



This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

- + *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
- + *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
- + *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
- + *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at <http://books.google.com/>



Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

- + *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.
- + *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.
- + *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.
- + *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter <http://books.google.com> durchsuchen.

759
F5

LIBRARY OF THE
Leland Stanford Junior University

NOT TO BE TAKEN OUT OF THE LIBRARY

The Hopkins Library
presented to the
Leland Stanford Junior University
by Timothy Hopkins.





HE4759

1/6/6 F5

f

STUDIE
ÜBER DIE
WIENER STADTBAHNEN
MIT BEZIEHUNG AUF DIE
ENTWICKLUNG DER STADT WIEN.

MIT 11 PLÄNEN.

UNTER ZUGRUNDELEGUNG DES IM CLUB OESTERR. EISENBAHN-BEAMTEN GEHALTENEN VORTRAGES

VON

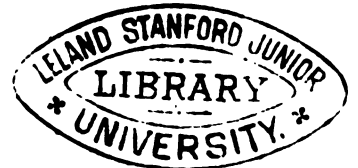
WILHELM RITTER VON FLATTICH,
ARCHITEKT,

WILHELM VON PRANGEN,
INGENIEUR.



WIEN.
IN COMMISSION BEI GEROLD & COMP.
BUCH- UND KUNSTDRUCKEREI „STYRERMÜHL“.
1883.

INDEX.



Verwort.....	Seite 3
Vortrag im Club österr. Eisenbahn-Beamten vom 17. April 1883, enthaltend:	
Einleitung.....	9
Gesichtspunkte des Projectes Fogerty:	
Bemerkungen bezüglich des Verkehrs	10
Bemerkungen bezüglich des Baues	10
Bemerkungen über den concessionirten Plan	11
Gesichtspunkte der Studie Flattich-Prangen:	
Vergleichende Betrachtungen über London und Wien und Bemerkungen über den Verkehr	11
Bemerkungen über eine Verbindung nach Döbling, Dornbach Kahlenberg	12
Bemerkungen über den Bau und über Transformationen der Stadt	13
Wienthal	13
Anlage beim Haupt-Zollamte	13
Westend gegen Schönbrunn	13
Donaustadt, Haupt-Zollamt, k. k. Post, Tramway	13
Bemerkungen über den Donaucanal	13
Hauptpunkte für die weitere Behandlung der Stadtbahn ..	14
Schlussbetrachtung	14

ANHANG.

Eine Studie über die Wiener Stadtbahn und über Stadt-Regulirungen (mit 7 Plänen).....	15
Bestimmungen der Linien des Stadtbahnnetzes	17
Abweichende Ansichten über die Durchführung der Stadtbahnen ..	17
Festsetzung jener Stadtheile, deren planmässige Regulirung auf das Stadtbahnproject Bezug hat	17
Bemerkungen über die vorliegenden Stadtbahnprojecte bezüglich der Trace in der Nähe der Hauptmauth	17
Vorschlag für eine neue Trace, welche vom Bahnhofe der Verbindungsbahn ausgeht.....	17
Consequenzen des Planes 2.....	18

Bemerkungen über die Linienführung bei der Franz Josef-Bahn ..	Seite 18
Bemerkung zur projectirten Stadtanlage.....	18
Generalplan der Stadtbahn im Zusammenhange mit der Verbindungsbahn	18
Bemerkungen über Regulirungen in der inneren Stadt und Vorschlag zur Bildung einer neuen Kärntnerstrasse	18
Allgemeine Bemerkungen und Mittel der Durchführung	19
Resumé	19
Betrachtungen über den internen und externen Verkehr der Wiener Stadtbahn (mit 1 Plan).....	21
Allgemeine Bemerkungen mit Beziehungen auf Wahrnehmungen der Berliner Stadtbahn	23
Bestimmung des Verkehrs der Stadtbahn und Festsetzung des Stadtbahnnetzes	24
Bestimmungen der Externlinien und ihres Verkehrs	24
Constructions-System der Externlinie und der Stadtbahn	25
Bemerkungen über den Güterdienst, über das Haupt-Zollamts-Gebäude und die Post	26
Schlussbetrachtung	26

PLÄNE.

1. Situations-Plan der gesammten Anlage.
2. Situation der Stadtbahn vom Franz Josef-Bahnhof bis zum Eingang in's Wienthal (Leopoldsbrücke).
3. Verschiedene Anlagen beim Haupt-Zollamt.
4. Quer - Profile durch den Donaucanal mit Beziehung auf Bemerkungen im Vortrag.
5. Plan des Bahnhofes der Verbindungsbahn mit Einbeziehung der Stadtbahn.
6. Quer-Profile durch das Wienthal.
7. Ansicht der Stadtbahn längs der Lastenstrasse mit Einzeichnung des Ueberganges von der Hochbahn auf die Tiefbahn vor dem Schwarzenbergplatze.
8. Perspectivische Ansicht der Stadtbahn vom Schwarzenbergplatz
9. Perspectivische Ansicht der Stadtbahn von der Elisabethbrücke
- 10., 11. Situation eines Theiles der im Vortrage besprochenen Anlage im Donaucanal-Thal, und perspectivische Ansicht.

VORWORT.

Die Thatsache, dass durch den Beginn der Vorarbeiten am Donaucanal die Angelegenheit der Stadtbahn ein greifbares Stadium erreicht hat, sowie die anerkennenden Worte des Präsidenten des Clubs österr. Eisenbahn-Beamten nach dem Vortrage am 17. April 1883 veranlassen die Gefertigten weiteren Kreisen die Gedanken mitzutheilen, welche in ihrer Studie über die Anlage einer Wiener Stadtbahn etc. enthalten sind.

Die Stadtbahn-Anlage bildet nur einen Theil jener Neuerungen, welche in Wien der Reihe nach durchzuführen sind, damit diese Stadt immer vollständiger den Bedingungen der Gegenwart entspricht und jene Stellung unter den Städten erhält, zu welcher sie durch ihre natürliche Lage berechtigt sein dürfte.

Als Reichscentrum hat Wien besondere Vortheile, welche günstig auf die Entwicklung der Stadt wirken; diese Vortheile bedingen jedoch entsprechende Leistungen, welche nicht vernachlässigt werden dürfen, wenn die Bevölkerung des Reiches die Entwicklung des Centrums mit Sympathie betrachten soll.

Die Bedeutung und Grösse einer Stadt soll eben nicht bloss politischen Verhältnissen zu danken sein, sondern aus der Arbeit hervorgehen, welche die eigene Bevölkerung vollbringt; je wichtiger und vorteilhafter diese Arbeit für den Staat selbst ist, desto beliebter wird das Centrum, dessen Einwohner aus der Vollführung der Arbeit ebenfalls Gewinn erzielen; je grösser die Vortheile sind, welche die Stadt durch ihre Einrichtungen bietet, desto bedeutender wird der Zulauf von Fremden zu kürzerem oder längerem Aufenthalt.

Die Ausbildung der Einrichtungen für Handel und die fortschreitende Entwicklung der Industrie, welche bezwecken, der gesammten Bevölkerung des Reiches den Bezug der besten Waaren zu den billigsten Preisen zu verschaffen, bieten in erster Linie die Mittel zum Unterhalt der eigenen Bevölkerung und zur sympathischen Verbindung mit dem gesammten Reiche; nicht minder wirkt das Vorhandensein der Lehranstalten für alle Zweige des Unterrichtes und Wissens sowie die vollendetsten Einrichtungen für Wohnung, Lebensunterhalt, für Gesundheit und für den Verkehr, deren thatsächliche Schaffung durch die vorhandenen Mittel und durch die Lage von Wien so ungemein begünstigt werden.

Der grosse Wettkampf, welchen die neue Zeit in den Städten hervorgerufen hat, verlangt nicht nur das Vorhandensein monumentaler Einrichtungen für das staatliche Leben, für Wissenschaft und Kunst, es verlangt hauptsächlich auch jene Anlagen, welche eine rege Thätigkeit entwickeln, die Existenz der Bevölkerung sichern und den Aufenthalt angenehm machen.

Schaffen wir in Wien solche Verhältnisse, so fällt der alten Kaiserstadt von selbst jene Stellung zu, welche sie als Metropole des Reiches besitzen soll.

Um aber dieses Ziel zu erreichen, muss mit klarem Blicke das Ganze im Auge behalten und entwickelt werden damit das national-ökonomische Interesse gewahrt, jede einzelne Forderung richtig entwickelt und die Befriedigung keines Bedürfnisses durch schon hergestellte Anlagen unmöglich gemacht wird.

Wie ein Wegweiser drängt sich bei jeder einzelnen Betrachtung stets der Gedanke der Zusammengehörigkeit der verschiedenen Anforderungen der Zeit auf, und weist darauf hin, dass durch einseitiges Vorgehen bedeutende Vortheile verloren gehen können.

Es ist eine Thatsache, dass durch Wiederaufnahme der Stadtbahnfrage der Impuls gegeben wurde zur näheren Beleuchtung der verschiedenen wünschenswerthen Einrichtungen Wiens, und es ist mit Gewissheit anzunehmen, dass die einzelnen Fragen nun nacheinander behandelt werden, weil sie theilweise selbst von einander abhängen.

Von diesem Gesichtspunkte aus betrachtet, ist es besonders vorteilhaft für Wien, dass die hohe Regierung durch die rasche Erledigung der Concessionsfrage die Initiative zum Beginn der Arbeiten ergriffen hat; es bleibt nur noch zu wünschen, dass die Detailpläne der Stadtbahn die Entwicklung der Stadt begünstigen.

In Wien wurden unter der Regierung Sr. k. k. apost. Majestät des Kaisers Franz Joseph I. eine Reihe der bedeutendsten Arbeiten durchgeführt, als:

Die Regulirung der Donau und die Schaffung der Donaulände; die Erweiterung der Stadt durch die Aufhebung der Fortificationen und Verwendung des früheren Glacis, wodurch der Anlass zur Schaffung der Ringstrasse und der Monumentalbauten gegeben wurde;

die Beischaffung des besten Trinkwassers etc.

Es fehlen jedoch noch jene Anlagen, welche die Entwicklung der Stadt in richtige Bahnen leiten; dahin gehören: Die Feststellung der Hauptverkehrsadern, welche die Stadt durchziehen und in die beliebtesten Vororte führen; die Schaffung neuer Stadtanlagen, welche auch dem Wohlhabenden, nicht bloss dem Reichen, möglich machen, sich ein eigenes Heim zu gründen und die Wohlhabenheit anziehen; die Herstellung jener Verkehrsmittel, welche gestatten, die Umgebung leichter besuchen zu können und die Kosten des Transportes vermindern;

die Durchführung jener Regulirungen der Stadt, welche einen organischen Tramwaydienst entwickeln lassen;
die Ausnützung der Donaulände durch wirkliche Schaffung einer Handels- und Fabriks-Stadt daselbst;
die Festsetzung der Regulirung der inneren Stadt, des Centrums, um den höchsten Gewinn aus der centralen Anlage zu ziehen etc.,

wozu noch die Frage der Anlage elektrischer Bahnen zu rechnen wäre, welche in letzterer Zeit besprochen wurde.

Werden einzelne Anlagen ohne Zusammenhang mit dem Ganzen von Unternehmungen aufgegriffen, welche sie zu verwerthen suchen, so ist es ganz natürlich, dass dieselben ihre eigenen Interessen in erster Linie verfolgen und die Bedingungen des allgemeinen Nutzens nur insoweit berücksichtigen, als es unumgänglich nothwendig ist, oder als dieselben mit den eigenen Interessen nicht collidiren.

Auf die Stadtbahn übergehend, kann wohl gewiss behauptet werden, dass das erste Fogerty'sche Project den wirklichen Anforderungen der Stadt nicht entsprochen hat, da dasselbe ganz ohne Rücksicht auf die künftige Entwicklung der Stadt selbst, nicht einmal mit Rücksicht auf die Regulirung des Wienflusses verfasst war.

Die stattgehabte Discussion hat den Anlass geboten, Anschauungen zum Durchbruch zu bringen, welche dahin zielen, die Principien der Stadtbildung aufrecht zu erhalten, welchen Wien schon so Vieles zu verdanken hat.

Die hauptsächlichste Ursache der Verfassung unserer Studie bestand in dem Glauben, der Sache der Bahnen nützen und der Stadt Wien dienen zu können im Interesse der Bevölkerung, und um Bauten zu verhindern, welche gegen den Geist der bisherigen Stadtbildung verstossen, oder nach unserer Ansicht die Zukunft der Stadt beeinträchtigen.

Wir hofften, dem Zustandekommen der wirklichen Ausführung der Stadtbahn zu nützen, indem wir die Gesichtspunkte und die Pläne unserer Studie bekannt gaben, und glaubten jedenfalls sicher zu sein, hiedurch zur allgemeineren Klärung der Frage beigetragen zu haben; wir fanden es auch ganz erklärlich, dass Ingenieure, welche die Verhältnisse der Stadt erst seit Kurzem kennen gelernt haben, mit den massgebenden Principien, durch welche die Eigenart Wiens entstanden ist, und mit den Fragen der weiteren Entwicklung weniger vertraut sind, und dass denselben daher das Bekanntwerden anderer Anschauungen nur erwünscht sein kann.

Wien wie Paris unterscheiden sich in der Behandlung städtischer Anlagen vollständig von London und noch mehr von New-York.

London entwickelte sich schon von Anfang an durch die Ausbildung des Familienhauses in weitem Kreise um das Geschäfts-Centrum, während Wien sich organisch von Innen nach Aussen ausbaut.

Die Wiener Bevölkerung strebt daher einer gleichmässigen Entwicklung nach Aussen zu, während London als ein Zusammenwachsen vieler Orte zu betrachten ist, weshalb dort besser ausgebildete Stadttheile öfter unterbrochen werden.

Wenn es daher in London möglich war, einzelne Unternehmungen lediglich auf die eigenen Bedürfnisse zu basiren, so wird man bei ruhiger Betrachtung der Wiener Verhältnisse erkennen, dass unter Aufrechthaltung der bisherigen Principien die Stadtbahn-Anlage auf die Erledigung einer Reihe anderer Fragen hinweist, welche mit der Bahn selbst — streng genommen — Nichts zu thun haben.

Da man jedoch von der Bahnunternehmung nicht verlangen kann, dass sie sich mit diesen ihr fremden Fragen befasst, so folgt hieraus die Nothwendigkeit des gemeinschaftlichen Zusammenwirkens, wenn eine organische Bildung, d. h. die höchste Vollkommenheit erzielt werden soll, die gewiss im Interesse der Stadt gelegen ist.

Die in der Studie gegebene Auffassung der neuen Stadtbahn-Anlagen begünstigt die Hauptbahnen gleichmässig und erweitert den Wirkungskreis der eigentlichen Stadtbahn; sie dürfte auch dem wahren Bedürfnisse der Bevölkerung besser entsprechen und eine bedeutendere Frequenz schaffen, welche die Einnahmen erhöht.

Die gegebene Anlage hat eine Decentralisation des Personen-Verkehrs zur Folge, wodurch Stauungen des Publicums an einzelnen Punkten vermieden werden, und sie erlaubt eine allmälige Ausführung des ganzen Netzes, indem schon die Ausführung der ersten Strecke Franz Josef-Bahnhof — Verbindungsbahn — einen ungemeinen Nutzen durch das Einfahren der Züge der Haupt-Bahnen verschaffen wird.

Um allen Erfordernissen zu genügen, ist auch eine Bahn-Anlage besprochen, welche Döbling, Dornbach und Kahlenberg berücksichtigt.

Die in der Studie behandelte Promenade Strasse nach Schönbrunn mit der parallel laufenden Bahn-Anlage, und die auf der rechten Seite sich entwickelnde neue Stadt-Anlage (Westend) dürften als ganz besonders günstige Momente für Wien erkannt werden.

Denkt man sich im Geiste die ganze Umgestaltung und Ausbildung der Stadt und der Donaustadt vollendet und die Bahnen im Betriebe, so erhält man ein so herrliches Bild, wie es kaum eine andere Stadt aufweisen kann.

Auf der grossartigen Strasse nach Schönbrunn und Hietzing wird sich zu Fuss und zu Wagen in bunter Reihe ein grossstädtisches Leben entwickeln, neben welchem die Stadtbahn, zur Zufriedenheit und Bequemlichkeit der Bewohner der Strasse selbst, laufen wird.

Der vertiefte Hochwasser-Canal wird an vielen Stellen von Pächtern überdeckt sein, welche Garten-Anlagen mit Restaurationen, Panoramen, Ausstellungs-Gebäude, Verkaufshallen mit bedeckten Lauben etc. im Niveau der Strasse schaffen, wodurch die Strasse selbst einen eigenartigen neuen Charakter erhalten und anziehender wirken wird. Der Hochwasser-Canal selbst, welcher nur selten Wasser führt, wird streckenweise zu Eislaufplätzen eingerichtet werden können, wodurch der Bevölkerung in sehr ausgiebiger Weise die Ausübung des für die Gesundheit so nützlichen Vergnügens des Schlittschuhlaufens verschafft wird.

Aus allen Theilen der Stadt wird an schönen Tagen die belebte Menschenmenge den Extern-Stationen am Donaucanal und den Haupt-Umsteigstationen der Westbahn und Südbahn zuströmen, um Orte der reizenden Umgebung aufzusuchen; in gleicher Weise wird die Bahn längs der Lastenstrasse die Fahrt nach dem Kahlenberg und nach Dornbach erleichtern, so dass jedem Einzelnen die ganze Herrlichkeit der Umgebung zu Gebote stehen wird.

Denkt man sich ferner die von unseren architektonischen Künstlern geschaffene Westend-Anlage mit reizenden Gärten auch nur theilweise vollendet, so wird man erkennen, dass keine grössere Stadt der Welt besser für die Gesundheit und Unterhaltung der Menschen sorgen kann, als es gerade in Wien der Fall ist.

Bei der Bahn-Anlage wurde angeführt, dass die sofortige ganze Durchführung des Bahnprojectes, wenn auch wünschenswerth, doch keine absolute Bedingung ist; um keine zu grossen Capitalien aufwenden zu müssen, wird nach jeder Etappe der Erfolg abzuwarten sein, der Erfolg wird indessen durch jedes neue Glied vermehrt, weshalb voraussichtlich die einzelnen Theile der Arbeit sich wie Glieder einer fortlaufenden Kette aneinanderreihen.

Auch die in der Schrift besprochene Anlage der Hauptstrasse nach Schönbrunn kann allmählig hergestellt werden, so dass dem kritischen Geiste Zeit gelassen wird, die einzelnen Theile zu prüfen. Wenn vorerst nur das Project festgestellt ist und die rechte (die Wiedener) Seite ausgeführt wird, so dürfte die Zukunft die linke Seite von selbst schaffen.

Die Frage der Behandlung des Donaucanals oder seine theilweise Auflassung ist angeregt und angeführt, dass bedeutende Geldmittel gewonnen werden, wenn der Schifffahrts-Canal als solcher aufgelassen, und längs der Ländeplätze in Hafenanlagen verwandelt würde.

Es ist allerdings richtig, dass in diesem Falle ein Wienerisches Element verloren ginge, wozu wohl viele Bewohner ihre Zustimmung nicht gerne geben; es sprechen jedoch so viele andere Momente für die Auflassung, dass es jedenfalls der Mühe werth ist, diese Frage ernstlich zu untersuchen.

Die besonderen Vortheile der Umwandlung des Canales sind:

Die vollständige Isolirung der Stadt von der Donau, wodurch überhaupt jede Ueberschwemmungsgefahr beseitigt wird;

das Zusammenwachsen der Stadt mit der Leopoldstadt, was wohl für beide Theile, insbesondere für die Leopoldstadt, von grossem Vortheile wäre; (Plan 11)

die Geldmittel, welche gewonnen werden, und dazu dienen können, eine Reihe von Anlagen herzustellen, welche in sanitärer und anderer Beziehung nothwendig sind, und die Entwicklung Wiens begünstigen;

die Möglichkeit, die Hochbahn längs des Donaucanals in einer Weise anzuordnen, welche die Gebäude der

parallel laufenden Strasse nicht beeinträchtigt, etc. (Plan 11.)

Im Falle die Untersuchung dieser Frage ergeben sollte, dass die Belassung und Ausbildung des Donaucanals keine so wesentlichen Vortheile bietet, welche die Nothwendigkeit seines Bestandes nachweisen, so dürfte es angezeigt sein, die in der Schrift beantragte Umwandlung in einer oder der anderen Weise durchzuführen; es würde sich hiedurch wohl eine ebenso bedeutende Thätigkeit entwickeln, als es nach dem Beschluss der Abtragung der Fortificationen der Fall war.

Die angeregte Frage hat manche Aehnlichkeit mit jener des einstmaligen Glacis; Glacis und Donaucanal bildeten eine Charakteristik der Stadt und wurden von der Bevölkerung besonders hochgeschätzt.

Durch die thatsächliche Verwendung des Glacis wurde eine bedeutende Verbesserung der allgemeinen Anlage der Stadt hervorgerufen, abgesehen von den enormen Summen, welche sich aus dem Verkaufe der Gründe ergeben haben.

Wenn nachgewiesen würde, dass die Existenz des Donaucanals keine besondere Nothwendigkeit ist, und man sich entschliessen sollte, die beantragte theilweise Aufhebung durchzuführen, so dürften sich vielleicht die Anschauungen in dieser Beziehung ebenso ändern, wie es bei der Frage der Glacisgründe geschehen ist.

Die Vortheile, welche aus dem thatsächlichen Gewinnen einer Anzahl von Millionen resultiren, sind eben so bedeutend, dass sie nicht allein die Durchführung bestimmter, nöthiger Arbeiten erlauben, sondern auch die Möglichkeit verschaffen, Verbesserungen in der Stadt durchzuführen, welche nur mit Opfern zu erreichen sind.

Die in der Studie angeregte Schaffung einer Hauptstrasse durch die innere Stadt, und zwar von der Oper zur Ferdinands-Brücke, auf welcher selbst Tramways verkehren könnten, würde vielleicht näher gerückt, wenn die Möglichkeit der Erlangung der Geldmittel vor Augen geführt wird. Es ist wohl kein Zweifel, dass die Durchführung derartiger Gedanken die Hebung der Stadt im Allgemeinen zur Folge hat. (Plan 11.)

Alle angeführten Ideen zur Stadtregulirung und Ausbildung, als:

Hauptstrasse »Schönbrunn-Praterstern.«

Ordnung der Verhältnisse längs des Donaucanals in einer oder der anderen Weise;

baulich richtige Anlage der Stadtbahn, welche nur dort eine Hochbahn zulässt, wo sie die Stadt nicht schädigt, und welche das Schwergewicht auf die Förderung des Externverkehrs legt,

werden unabsehbare günstige Folgen nach sich ziehen, und eine Thätigkeit zu Stande bringen, aus welcher die grössten Vortheile resultiren werden.

Es ist nicht zu verkennen, dass die vergangene Zeit eine grosse Anzahl technisch und künstlerisch hochgebildeter Männer hervorgebracht hat, welchen durch die vorgeschlagene

Auffassung Gelegenheit gegeben wird, ihre Talente zu verwerthen und zu Nutz und Frommen der Allgemeinheit anzuwenden.

Das Bauhandwerk im Allgemeinen, welches durch die vergangene Bauperiode so bedeutend gehoben wurde, erhielt für lange Zeit Beschäftigung, was ein nicht zu unterschätzender Factor ist.

Die gegebenen Ideen dürften in ihrer Entwicklung in den ausgezeichneten Kreisen der Wiener-Architekten neue Gedanken hervorrufen, welche den künftigen Hauptstrassen ein ganz besonders interessantes Gepräge geben wird.

Die grosse Ausdehnung der schönen Anlagen wird den Fremdenverkehr besonders begünstigen und den Gedanken in weiten Kreisen wachrufen, Wien zum Aufenthaltsorte zu wählen.

Wenn ein strebsamer Mann in irgend welcher Frage seines Schaffens nicht durchdringt, so wäre es verfehlt, wenn der Missmuth seine Arbeitskraft lähmen würde. In gleicher Weise sollen die Ereignisse, welche durch den Wettkampf der Städte herbeigeführt wurden, Wien nicht lahm legen, sondern im Gegentheile zu neuen Thaten anspornen, um als leuchtendes Beispiel anderen Städten zu dienen.

Insbesondere dürfte es nicht entmuthigen, dass andere Städte als Budapest, Prag, Graz, Triest, ja selbst kleinere, wie Lemberg, Krakau, Brünn, Linz etc., eine raschere Entwicklung genommen haben, welche durch die natürliche Lage, durch die Schönheiten und Vortheile der Gegend, und durch die Eigenart jedes Ortes gefördert wurde; es ist wohl ein Vortheil der jetzigen Zeit, dass die Verhältnisse erlaubt haben, der Ausbildung aller dieser Städte Genüge zu leisten.

Aus diesem Grunde soll man dem Missmuth entgegenarbeiten und unverrückt auf das erwünschte Ziel der grossartigen steten Entwicklung der Stadt als Metropole des Reiches hinarbeiten.

Jede verkümmerte Anlage, wie z. B. eine Wienstrasse von 45 Meter Breite mit einer Hochbahn in der Mitte, oder die Führung der Stadtbahn zwischen Ringstrasse und Hauptmauth, oder

die Anlage eines zu grossartigen Bahnhofgebäudes am Quai, welches nicht in Harmonie steht mit dem zur Disposition stehenden Platze

sollte vermieden werden, weil durch solche Anlagen das Prestige der Stadt geschädigt wird; es wäre vielmehr den Vätern der Stadt zu rathen, wenn es nicht anders möglich ist, mit Zuhilfenahme der eigenen Mittel das Grossartigere

W. v. Flattich m. p.

Bemerkung: In neuester Zeit ist eine Broschüre unter den Titel:

„Wiener Westend-Bauten“,

verfasst von dem Architekten Louis Wurm erschienen, auf welche die Aufmerksamkeit der geehrten Leser gelenkt wird.

Im 27. Jahrgang, Heft 317, Februar 1883, von „Westermann's illustrierten deutschen Monatsheften“ befindet sich ein von Hermann Keller verfasster Artikel:

„Das Strassenbauwesen der Grossstädte“,

welcher besonderes Interesse für die Anlage der Strassen bietet.

und Richtigere zu unterstützen, weil es sich gewiss auch in Zukunft als das Oekonomischste herausstellen wird.

Bezüglich der Stadtbahn-Unternehmung wird hervor-gehoben, dass die erfolgte Concession durch die in unserer Studie gegebenen Wünsche in keiner Weise alterirt wird; die verschiedenen Verlangen rechtfertigen sich theilweise durch die zu erwartende grössere Benützung der Bahn, und für Aenderungen, welche im baulichen Interesse der Stadt begehrt werden, sind Ersatz-Aequivalente zu bieten beantragt, welche die Unternehmung vor jedem Schaden bewahrt.

Der Vollständigkeit halber sind im Anhang die beiden Schriften gegeben, welche vergangenes Jahr mit dem Projecte der Stadtbahn Seiner Excellenz dem Herrn Handelsminister zur gefälligen Einsicht ehrerbietigst übermittelt wurden, und zwar:

I. Eine Studie über die Wiener Stadtbahn und über Stadt-Regulirungen;

II. Betrachtungen über den internen und externen Verkehr der Wiener Stadtbahn.

Eine Copie des Projectes, und der Beschreibung I wurde auch Seiner Hochwohlgeboren dem Herrn Bürgermeister der Stadt Wien zur gefälligen Kenntnissnahme übergeben.

Wir können nicht schliessen ohne noch einmal die Aufmerksamkeit auf die Wichtigkeit der Bildung einer Commission zu lenken, welche unter Führung der hohen Regierung im Einvernehmen mit der hauptstädtischen Vertretung tagen sollte, deren Aufgabe darin bestünde, alle grossen Fragen vorzubereiten, welche nach einander und im Zusammenhange gelöst werden sollen, damit in Wirklichkeit das Beste für Wien erzielt wird.

Welches auch die Wirkung dieser Schrift sein mag, sie dürfte immerhin beitragen zur allgemeineren Anerkennung der Ansicht, dass eine gewisse Zusammengehörigkeit der verschiedenen schwebenden Fragen vorhanden ist, und dass die Linien längs des Wienthales, des Donaucanals und der Gürtelstrasse, welche schon seit langer Zeit behandelt und besprochen werden und auch im Projecte Fogerty angenommen wurden, die geeignetste Basis der Stadtbahn bilden.

Mit diesem Bewusstsein übergeben wir diese Arbeit der Oeffentlichkeit und bitten, dieselbe zu betrachten als den Ausdruck des Wunsches, der Stadt, welche wir seit langer Zeit bewohnen, und den Unternehmungen der Hauptbahnen, welchen wir bisher dienten, nach unserer besten Ueberzeugung zu nützen.

W. v. Prangen m. p.



VORTRAG

gehalten im

Club österr. Eisenbahn-Beamten

am 17. April 1883

von

WILHELM VON FLATTICH.

VORTRAG

gehalten

im Club österr. Eisenbahn-Beamten am 17. April 1883.

Einleitung.

Sie haben vergangenes Jahr der Stadtbahnfrage ein so grosses Interesse geschenkt, dass ich wohl hoffen kann, Sie werden nicht ungern Kenntniss nehmen von einer Studie, welche ich in Gemeinschaft mit dem Ingenieur Herrn von Prangen ausfertigte und auch hohen Orts übergeben habe.

Diese Arbeit ergab sich als eine Folge der Verhandlungen im Oesterr. Ingenieur- und Architekten-Vereine über die Projecte jener Gesellschaften, welche um die Concession nachsuchten; ich betheiligte mich an der Debatte, weil ich einige Gesichtspunkte gefunden zu haben glaubte, welche nach meiner Auffassung im Interesse der Stadt und der Hauptbahn-Verwaltungen, vielleicht auch der neuen Stadtbahn-Unternehmung gelegen sein dürften.

Ich bemerke hier, dass dieser Vortrag sich nur auf die seit langer Zeit besprochenen Linien bezieht, welche auch im Projecte Fogarty behandelt sind; es würde den Vortrag zu lange ausdehnen, wenn ich begründen sollte, dass gerade diese Linien die eigentliche Basis der Stadtbahn bilden.

Nach einer kurzen Darstellung der verschiedenen Auffassungen der Stadtbahn werde ich jene Gesichtspunkte angeben, welche bei der Verfassung des vorliegenden Projectes massgebend waren, da dieselben das Project am besten erklären und die verehrten Anwesenden durch Beurtheilung der Gesichtspunkte am schnellsten über das Project klar werden.

Ich erlaube mir auch zu bemerken, dass ich in keiner Weise gegen andere Auffassungen und Projecte polemisiere; die wenigen Bemerkungen, welche im Laufe des Vortrages vorkommen, sind auch nur unter der Voraussetzung der Richtigkeit der aufgestellten Gesichtspunkte zu verstehen.

Die Beurtheilung der Stadtbahnfrage im Publicum hängt vielfach vom Wohnorte des Einzelnen ab; jede Gegend hat besondere Bedürfnisse, deren Befriedigung bei der Bestimmung der Anlage erwartet oder angestrebt wird.

Einen besonderen Einfluss auf die Beurtheilung übt die Anschauung des Einzelnen über städtische Anlagen im Allgemeinen, d. h. es fragt sich, ob derselbe die Ansicht hat

»es genüge, wenn jede neue Anlage ihrem eigenen Zwecke entspreche und mit Rücksicht auf die bestehende Stadt gebildet wird, oder ob derselbe verlangt, dass — die Zukunft in Betracht ziehend — ein General-Project der Stadtheile aufgestellt werden müsse, welche die neue Anlage enthält, um entsprechend der zukünftigen Gesamtbildung das Neue — in diesem Falle die Stadtbahn — zu gestalten.«

Dass die beiden ganz verschiedenen Auffassungen sich seit langer Zeit bekämpfen, zeigt schon die vom Oesterr. Ingenieur- und Architekten-Vereine hohen Orts übergebene Denkschrift über die Nothwendigkeit der Aufstellung eines General-Baulinien-

Planes, in welcher nachgewiesen ist, dass eine gedeihliche Entwicklung der Stadt, welche dem öffentlichen Nutzen entspricht, nur durch die Annahme der zweiten Auffassung möglich wird.

Die Anhänger der ersten Auffassung behaupten, es sei nicht möglich, die Zukunft mit Sicherheit vorherzusehen, — General-Projecte veranlassen häufig schon Anfangs grössere Kosten, wodurch der allgemeine Nutzen beeinträchtigt wird, — und aus den sich nach und nach ergebenden Anlagen entstehe ein charaktervolleres und malerische Bild, als es Techniker schaffen können, welche die Zukunft aus ihren eigenen Ideen ersinnen.

Die Anhänger der zweiten Auffassung behaupten, dass schon national-ökonomische Gründe auf das von ihnen vertretene Princip hinweisen und dass es sich doch nur um die Kosten der Aufstellung von Projecten handle, welche verhältnissmässig gering sind gegenüber dem resultirenden Vortheile.

Eine Umschau in der Welt zeigt deutlich, dass nahezu alle Städte, welche ohne General-Plan zu Stande gekommen sind, in fortwährender Umbildung sich befinden, dass dagegen die meisten Stadtanlagen, welche mit Voraussicht geplant wurden, Werthe zu Tage förderten, auf welche man gar nicht gerechnet hatte.

Ich bin Architekt und bekenne mich zu den Anschauungen der zweiten Auffassung.

Wenn dieses Bekenntniss vielleicht ungünstig wirken sollte, weil man vielfach die Ansicht hat, Architekten verstehen häufig nicht wirtschaftlich vorzugehen, so kann ich anführen, dass neben mir der bedeutende praktisch erfahrene Ingenieur Herr v. Prangen stand, welcher die eigentliche Ingenieur-Aufgabe bearbeitete und sofort eingegriffen hätte, wäre ich von dem realen Boden abgekommen.

Ich kann mich auch darauf berufen, dass ich seit 25 Jahren Eisenbahnbauten in Oesterreich leitete und keine Mühe scheute, um den Zwecken mit den kleinsten Kosten zu entsprechen, wenn ich auch die Rücksicht auf die Umgebung und auf eine künftige Entwicklung stets vor Augen hatte.

Die Grundsätze, welche mich leiteten, erfreuen sich heute einer allgemeinen Anerkennung, und die Rücksicht auf die künftige Entwicklung wird von keiner Eisenbahn-Verwaltung mehr ausser Acht gelassen.

Die vorgeschrittene Cultur und die Thatsache, dass in der Wiener Bevölkerung technische Capacitäten ersten Ranges vorhanden sind, weisen darauf hin, die Mühe und Kosten nicht zu scheuen, um die gesammten Umbildungen, welche Wien zur modernen, erwerbstüchtigen Stadt machen sollen, in ein General-Project zusammenfassen zu lassen, aus welchem sodann die Bestimmungen für die einzelnen Unternehmungen entnommen werden können.

Eine so bedeutende Aufgabe kann nicht das Werk eines Mannes sein, es muss vielmehr unter staatlichem und städtischem Einflusse mit Zuziehung der Behörden und Verwaltungen der Hauptbahnen geschaffen werden.

Die Vortheile dieses Vorganges sind gewiss so bedeutend, dass es sich lohnen dürfte, die verhältnissmässig geringen Kosten aufzuwenden.

Da diese Kosten schliesslich den einzelnen Unternehmungen zur Last zu schreiben sind, so handelt es sich doch nur um Vorauslagen, welche die Stadt wohl im eigenen Interesse auf sich nehmen dürfte.

Gesichtspunkte des Projectes Fogerty.

Bemerkungen bezüglich des Verkehrs.

In den mir zu Gesicht gekommenen Schriften ist die eigentliche Bestimmung der von Fogerty projectirten Stadtbahn nicht genau angegeben.

Die ganze Anlage deutet jedoch darauf hin, das Fogerty beabsichtigte, eine Stadtbahn zu schaffen, welche im Allgemeinen wie jene in London wirkt und betrieben werden soll.

Diese Stadtbahn soll demnach hauptsächlich dem Localverkehr in der Stadt dienen, um die Entfernungen zu mindern; es sind übrigens der Ort Hietzing und Punkte der Hauptbahnen in das Project einbezogen, um der ganzen Bevölkerung diesen wichtigsten Vorort und die Hauptbahnen zugänglicher zu machen.

Das Unternehmen ist als ein selbstständig functionirendes gedacht, unabhängig von dem Betriebe der Hauptbahnen, wenn auch Verbindungen in Aussicht genommen sind, welche das Uebergehen der Wagen möglich machen.

Die geplante Anlage wird jedenfalls vortheilhaft auf Decentralisation in der Stadt wirken, so dass, wenn auch Anfangs Zweifel über genügenden Verkehr gehegt werden, derselbe sich von Jahr zu Jahr in Folge vermehrter Ansiedlungen ausserhalb heben dürfte.

Wenn man aber einerseits versucht ist, an einen geringeren Verkehr zu glauben, so dürften anderseits Hietzing und die Anschlusspunkte an die Westbahn und Südbahn eine so grosse Anzahl Züge nöthig haben, dass man zweifeln könnte, ob der Ringverkehr, welcher doch wenigstens alle 10 Minuten statthaben muss, nicht gestört werde.

Um nämlich dem Erfordernisse des Anschlusses an die Hauptbahnen zu entsprechen, müssen stets gleichzeitig Züge im Wienthal und auf der Gürtellinie verkehren, oder es müssen für eine der beiden Linien die Passagiere beim Schlachthause umsteigen.

Ich setze hier voraus, dass Fogerty gewiss nicht an einen eigenen Betrieb der Flügel gedacht hat.

Durch diese Betriebsbildung wird eine grosse Anzahl von Passagieren den Einmündungs-Stationen der Westbahn und Südbahn zugeführt, in welchen voraussichtlich bedeutende Aenderungen vorgenommen werden müssen. In den mir bekannt gewordenen Projecten mangeln bestimmte Vorschläge für die Bildung dieser Anschlussstationen, welche den leitenden Gedanken ihrer zukünftigen Anlage kennzeichnen.

Für die Fahrt nach Hietzing und an die Westbahn hat Fogerty zwei Flügel projectirt, wodurch die Complicationen vermehrt werden, da jeder einzelne Passagier untersuchen muss, nach welchem Orte der Zug fährt, welchen er zufällig trifft. Allerdings ist anzunehmen, dass der Anschluss in Penzing nur im Interesse der Westbahn geplant wurde, um den Verkehr der Westbahn gegen Hütteldorf nicht zu beeinträchtigen, und dass Fogerty vielleicht selbst vorziehen würde, den Anschluss an die Westbahn über Hietzing hinaus zu suchen.

Wenn auch zugegeben werden muss, dass die Fogerty'sche Anlage für ihre eigenen Verhältnisse sehr günstig sich gestalten wird, so erkennt man doch, dass unter Umständen ein Conflict zwischen Ringverkehr einerseits und Verkehr nach Hietzing und zu den Bahnen anderseits entstehen kann, und dass auch der Zweck, »die Hauptbahnen der ganzen Bevölkerung dienstbarer zu machen«, vielleicht in einer Weise erzielt werden könnte, welche keine so grossen Ansammlungen in den Anschluss-Stationen hervorruft, und einem grösseren

Procentsatze der Bevölkerung das directe Fahren (ohne Umsteigen) ermöglicht.

Die Studie, welche im Weiteren erklärt wird, bezweckt hauptsächlich, diesen Conflict zu lösen.

Eine einzige Anlage des Fogerty'schen Projectes: »der mit sechs Geleisen projectirte Centralbahnhof am Franz Josef-Quai«, kann den Gedanken erwecken, Fogerty habe auch an den Extern-Verkehr gedacht, sei es nun, dass einzelne Züge der Hauptbahnen auf die Stadtbahn übergehen, oder umgekehrt.

Es ist nicht zu bezweifeln, dass in der richtigen Bildung des Extern-Verkehrs das Mittel liegt, die besprochenen Bedenken zu beseitigen und den wirklichen Interessen der Bevölkerung zu entsprechen; allein eine derartige Einrichtung beeinträchtigt bei der zweigeleisigen Bahn den eigentlichen Zweck, den Ringverkehr, oder sie setzt eine viergeleisige Bahn voraus.

In der Concession ist hierauf Rücksicht genommen durch die Bestimmung, dass die Linie am Donaucanalufer mit 4 Geleisen in Aussicht zu nehmen sei.

Würde die Linie über den Bahnhof der Verbindungsbahn laufen, so könnte die Verbindungsbahn mit der Donaucanalbahn die Externlinie bilden, während die Wienthallinie mit dem übrigen Netze und den zwei anderen Geleisen der Donaucanalbahn als wirkliche Stadtbahn fungirte; die concessionirte Linie umgeht jedoch den Verbindungsbahnhof, wodurch — abgesehen von anderen Umständen — die Möglichkeit der Anlage einer gemeinschaftlichen Station verloren geht, welche das Uebergehen der Passagiere von der einen Linie auf die andere bezweckt.

Im öffentlichen Interesse und im Interesse der möglichsten Ausnützung der Verbindungsbahn sollte dieser Uebergang offen gehalten werden, wodurch sich Vortheile — von denen später die Rede ist — ergeben.

Bemerkungen bezüglich des Baues.

Den Gedanken, das Bahnnetz ganz unabhängig zu stellen, zeigte schon der erste Fogerty'sche Plan, welcher sogar eine besondere Linie zum Nordbahnhof enthielt, obgleich die Verbindungsbahn ebenfalls zum Nordbahnhof führt. (Plan 3.)

Die von Fogerty projectirte neue Nordbahnlinie hätte — abgesehen von der sich ergebenden Vernunstaltung der Stadt — sehr bedeutende Kosten hervorgerufen.

In dem concessionirten Plan ist diese Linie ähnlich wie in der von uns aufgestellten Studie durch eine Verbindung mit der Verbindungsbahn — die Weissgärber Vorstadt durchbrechend — ersetzt.

Fogerty legt im Allgemeinen seine Linien möglichst über unverbauete Gründe unter Berücksichtigung der heute bestehenden Stadtanlagen.

Diese Auffassung dürfte, besonders im Wienthale, aus den im Eingange erwähnten Gründen gegen das Interesse der Stadt verstossen, weil sowohl die Regulirung des Wienflusses als auch jene der Stadt längs desselben in kürzester Zeit durchgeführt werden müssen.

Es ist auch einleuchtend, dass der Grund zwischen dem Hauptzollamts-Gebäude und der Central-Markthalle einen höchst bedeutenden Werth hat, welchen die Ausführung des Fogerty'schen Viaductes bedeutend beeinträchtigen würde. Die in Folge der geplanten Generalanlage nothwendige Führung der Linien an den Ufern der Wien durch den Stadtpark ist nicht zweckmässig, da wohl schwerlich die Väter der Stadt den Stadtpark als Vorplatz einer Bahn angesehen wissen wollen, sondern ihn zur Erholung der in der Stadt verbleibenden Bevölkerung geschaffen haben.

Auch die Fogerty'sche Anlage beim Franz Josef-Bahnhof, über dessen Vorplatz der Viaduct geführt werden soll, dürfte

weder den städtischen Interessen, noch jenen der Franz Josef-Bahn, nicht einmal der Stadtbahn selbst entsprechen, weil diese Linie sehr bedeutende Demolirungen zur Folge hat; eine andere, in jeder Beziehung entsprechende Lösung ist in einer neuen Studie des Stadtbauamtes, so wie in dem Projecte angegeben, welches Plan 2 charakterisirt.

Bemerkungen über den concessionirten Plan.

Der Grund, warum der concessionirte Plan von Fogerty die ursprüngliche Anlage beim Hauptzollamte noch enthält, mag wohl darin liegen, dass man dem Unternehmen eine sichere Basis geben wollte, um die Verhandlungen mit den Eigenthümern der Verbindungsbahn über die Führung der Stadtbahn durch ihren Bahnhof und mit der Gemeinde über die Abtretung des nöthigen Terrainstreifens längs der Lastenstrasse an der Grenze des Stadtparkes zu erleichtern. Es ist jedoch auch anzuführen, dass in dem vom Gemeinderathe genehmigten Project über die Wienfluss-Regulirung das fragliche Bahnstück in keiner besseren Art gestaltet ist, als im concessionirten Plane.

Die hauptsächlichsten sonstigen Anstände des Fogerty'schen Projectes wurden durch die Concessions-Bestimmungen beseitigt, u. zw. durch die Bestimmung, dass die Bahn mit Rücksicht auf das angenommene Project der Wienfluss-Regulirung festzustellen sei. Es ist daher gewiss richtig, dass die Concession bezüglich der Linienführung den vom Gemeinderathe gefassten Beschlüssen vollständig entspricht.

Mit der Sachlage nicht einverstanden sind nur Jene, welche das vom Gemeinderathe im Principe genehmigte Project der Wienfluss- und Stadtreulirung geändert wissen wollen, oder welche in neuerer Zeit die Herstellung anderer Linien befürworten.

Die höchst bedeutende Arbeit, welche das Stadtbauamt in so kurzer Frist für die Wienfluss- und Stadtreulirung aufgestellt hat, wird gewiss von Jedermann als eine vortreffliche Leistung anerkannt, und ebenso wird die ausserordentliche Combinationsgabe des Verfassers hoch geschätzt, welche den vielseitigsten Anforderungen gerecht wurde; ungeachtet dessen kann man der Ansicht sein, dass die zukünftige Wienstrasse, welche den Ring mit Schönbrunn verbinden soll, als Haupt-Arterie aufzufassen und in solcher Weise zu gestalten wäre, dass auf ihrer Ostseite sich ein neuer Stadttheil — ähnlich den Westends anderer Städte — bilden kann.

Aus diesem Grunde ist die im concessionirten Plan eingezeichnete Betriebsstation der Stadtbahn bei Gaudenzdorf gewiss nicht zweckmässig, und eine Verlegung anzustreben.

Gesichtspunkte der Studie Flattich-Prangen.

Vergleichende Betrachtungen über London und Wien und Bemerkungen über den Verkehr.

Wenn man die Gewohnheit der Wiener Bevölkerung in Betracht zieht, einen Theil des Jahres ausserhalb der Stadt in der herrlichen Umgebung bis in die Steiermark, in Oberösterreich, im Salzkammergute etc. zu wohnen, so erkennt man, dass zur Stadt Wien gewissermassen die Sommer-Aufenthaltsorte hinzuzurechnen sind.

Da die männlichen Familien-Mitglieder das ganze Jahr hindurch mit verhältnissmässig kleinen Unterbrechungen in Wien ihren Geschäften nachgehen und je nach der Entfernung der Sommerwohnung die Familie täglich, oder zweimal, oder einmal in der Woche aufsuchen, so ergibt sich hieraus ein fortwährendes Hin- und Herfahren; diese Gewohnheit erregt in jedem Einzelnen den Wunsch, jenen Bahnhof, dessen er sich bedient, leichter erreichen zu können, als es heute der Fall ist.

In London lebt die Bevölkerung in einem weiten Gürtel ausserhalb der Stadtbahn und muss dieselbe täglich benützen, um das Geschäfts-Centrum zu erreichen.

Die Londoner Wohnungen stehen durchaus mit Gartenanlagen in Verbindung, und die Bewohner bleiben im Allgemeinen das ganze Jahr in ihren wohleingerichteten Häusern, oder sie begnügen sich, kurze Zeit am Meeresstrande frische Luft zu schöpfen.

Während demnach in London die Stadtbahn zum täglichen Gebrauche nothwendig ist, haben in Wien die Hauptbahnen, welche in die entfernteren bewohnten Orte führen, einem wichtigen Bedürfnisse zu entsprechen.

Aus diesem Umstande ergibt sich, dass die Bahnhöfe der Hauptbahnen für einen grossen Theil der Stadtbewohner zu weit entfernt sind, wenn der einzelne Bahnhof auch den Bewohnern der nahe gelegenen Stadttheile vollständig entspricht.

Ausser dem Angegebenen ist das Publicum mit dem Wirken der Hauptbahnen vollständig zufrieden und wünscht nur möglichst niedere Fahrpreise.

In richtiger Erkenntniss dieser Sachlage ist die hohe Staatsverwaltung mit der Reducirung der Preise vorangegangen, und wird es wohl nicht gewagt sein, auszusprechen, dass diese Massregel im Laufe der Zeit verallgemeinert wird, welche längst durch eingeführte Reductionen für bestimmte Fälle angebahnt war.

Die Reducirung der Tarife machen die Bahnen erst zu dem demokratischen Verkehrsmittel, welches sie sein sollen.

Das Fahrgeld muss einen kleineren Theil der Kosten des Lebens betragen, als dies heute der Fall ist, wenn eine ausgiebigere Verwendung der Bahnen Platz greifen soll.

Die Reduction des Tarifes wird einen bedeutenderen Andrang des Publicums zu den Bahnhöfen ergeben, wodurch die bestehenden Anlagen in Gefahr kommen, insbesondere bezüglich der Aufstellung der Züge, unzulänglich zu werden.

Eine Betrachtung der Bahnhöfe selbst ergibt jedoch, dass die rationelle Erweiterung derselben sehr erschwert ist und jedenfalls grosse Kosten hervorrufen wird.

Beide Betrachtungen über das Näherrücken der Bahnhöfe und deren Unzulänglichkeit bei grösserem Andrang führen darauf hin, besondere Punkte in Wien zu suchen, welche als Aufnahmestationen eingerichtet und in Verbindung mit den Hauptbahnen gesetzt werden können.

Wenn man die sogenannte Verbindungsbahn, welche von der Westbahn über die Südbahn zur Nordbahn führt, zwischen ihrem Bahnhofe beim Hauptzollamte und dem Donaucanale abzweigt und diese Bahn gemeinschaftlich mit der Stadtbahn längs des Canals zum Franz Josef-Bahnhofe und weiter über den Canal zur Nordwestbahn führt, so erhält man eine Linie, welche mit allen Bahnen in Verbindung steht oder verhältnissmässig leicht in Verbindung gesetzt werden kann. (Plan 1.)

Zwischen dem Franz Josef-Bahnhof und Nussdorf ist ein ausgedehntes Terrain zur Aufstellung der Wagenparke und der erforderlichen Betriebseinrichtungen vorhanden, so dass von hier aus die verschiedensten Bahnzüge eingeleitet werden könnten.

Diese verlängerte Verbindungsbahn stellt demnach die Externlinie vor, welche geeignet ist, den gestellten Anforderungen durch einige passend gelegene Stationen für Personen- und Gepäck-Aufnahme zu entsprechen.

Diese Stationen sind längs der Donaucanal-Linie zu suchen, welche gemeinschaftlich mit der Stadtbahn führt, und dürften wohl am passendsten am Franz Josef-Bahnhof selbst, am Quai beim Parke und am Bahnhofe der Verbindungsbahn zu ermitteln sein.

Wenn auf diese Art der Westbahn, Südbahn, Nordbahn etc. das Fahren durch die Stadt möglich gemacht ist, so wird die An-

lage einer Betriebsstation etwa in der Nähe des Aspanger Bahnhofes oder an einem anderen passenden Punkte die gleiche Möglichkeit den Zügen der Franz Josef-Bahn und Nordwestbahn verschaffen.

Das gesuchte Problem findet sich also in gleicher Weise wie in Berlin, d. h. in der Durchdringung der Bahnen.

Da die Donaucanal-Linie als centralste Linie in der Stadt, letztere bis zur grossen Donau ausgedehnt gedacht, angesehen werden kann, so wird durch diese Anordnung dem möglichst grössten Procentsatz der Bevölkerung entsprochen, während den Bewohnern der Stadttheile, welche nicht im Bereiche der Externlinie liegen, die Stadtbahn als Zufuhrlinie, sowohl zu den Externstationen am Donaucanal, als auch zu den Anschlusspunkten an den Hauptbahnen dienen wird.

Diese Einrichtung wird eine Decentralisation des Bahnverkehrs hervorbringen und der Stadtbahn neben ihrer Bedeutung für den Verkehr in der Stadt einen besonderen Verkehr zu den Externstationen verschaffen, wodurch der zu grossen Ansammlung an den Anschlusspunkten der Hauptbahnen vorgebeugt wird.

Es wird wohl ausgesprochen werden können, dass die geschilderte Einrichtung durch die Wiener Gewohnheiten begründet ist, und dass sie sich von der Londoner Anlage, sowie von jener des Fogerty'schen Projectes ebenso unterscheidet, wie Wien von London; sie bietet auch den Vortheil, dass die bestehende Verbindungsbahn, welche ein nützliches Glied der ganzen Verkehrsanlage bildet, frisches Leben und Ersatz für den Abgang in Folge der Verlegung des Güterverkehrs an die Donaulände gewinnt.

Auf dieser Externlinie sollen indessen nur jene Züge in die Umgegend verkehren, welche den Bedürfnissen der von den Bahnhöfen entfernteren Gegenden entsprechen, d. h. deren Bewohner vorziehen, die Extern-Stationen anstatt der bestehenden Bahnhöfe zu benützen. Es wird Sache der Verkehrsleitung sein, die richtige Anordnung zu treffen; unter allen Umständen müssen aber Post- und Eilgutzüge und ebenso die Localzüge, entsprechend der Bevölkerung der Umgebung jedes Bahnhofes, wie bisher verkehren.

Die günstige Gelegenheit zum Einsteigen und die Reducirung der Tarife werden den Verkehr derart heben, dass die Bahnhöfe, wenn sie auch anfänglich etwas verlieren, bald wieder an Verkehr zunehmen. Die Umständlichkeiten, zu den Bahnhöfen zu kommen, veranlassen bisher viele Bewohner der Stadt, die Bahnen zu kürzeren Ausflügen nicht zu benützen; das Umsteigen, welches nach der Fogerty'schen Anlage nothwendig werden dürfte, wird die Wünsche der Bevölkerung auch nicht vollkommen befriedigen; die besprochenen Extern-Stationen dagegen, von welchen man direct in die Umgegend gelangt, werden die Benützung der Hauptbahnen auch zu kleineren Ausflügen erst recht vor Augen führen, und die Umgebung Wiens den Bewohnern benützbarer machen.

Man wird Nachmittags noch überlegen können, ob man in Klosterneuburg, in Rekawinkel oder in Vöslau den Abend zubringen will, und dennoch vor Mitternacht wieder zu Hause sein können, und in der Verwirklichung dieses Gedankens dürfte der Kernpunkt der ganzen Sache liegen.

Durch die Führung der Stadtbahn über den Bahnhof der Verbindungsbahn entfallen zwei Flügel, wodurch allein schon eine nicht unbedeutende Vereinfachung erzielt wird.

In der vorliegenden Studie ist auch der in der Concession enthaltene Flügel nach Penzing weggelassen und der Anschluss an die Westbahn über Hietzing hinaus gesucht, wodurch sich eine weitere Vereinfachung des Betriebes ergibt.

Ein regelmässiger Betrieb der Verbindungsbahn wird eine rege Banthätigkeit längs dieser Strecke hervorbringen, in Folge dessen diese Gegend in Zukunft während des ganzen Jahres

bewohnt werden dürfte; es ist desshalb in Aussicht genommen, dass die beiden Anschluss-Stationen der Stadtbahn an die Süd- und Westbahn durch die bestehende Verbindungsbahn mit einander vereinigt werden können, in welchem Falle sich ein zweiter Ring bildet, welcher beim Schlachthause mit dem ersten Ring in Verbindung steht; bei dieser Einrichtung können ausser den gewöhnlichen Ring-Zügen noch einen Achter durchlaufende Züge nach jeder Richtung in bestimmten Zeitintervallen eingeleitet werden, wodurch allen Anforderungen für den Localverkehr und für den Verkehr zu den Bahnen bei grösster Einfachheit und Regelmässigkeit des Betriebes am besten entsprochen werden dürfte. (Plan I.)

Ausser den gewöhnlichen Stadtbahn-Stationen ergeben sich noch folgende besondere Anlagen:

1. Extern-Stationen für Personen- und Gepäck-Aufnahme, gleichzeitig Stadtbahn-Stationen:
der Bahnhof am Franz Josef-Bahnhof,
der Bahnhof am Franz Josef-Quai,
der Bahnhof am Verbindungs-Bahnhof.
2. Einmündungs-Stationen der Externlinie und der Stadtbahn in die Hauptbahnen:
Station Meidling,
Station Baumgarten oder vielleicht Hütteldorf.
3. Umsteige-Stationen der Stadtbahn:
Anlagen beim Schlachthause.

Güterverkehr kann nur während der Unterbrechung des Stadtbahn-Verkehrs stattfinden; die hiezu erforderlichen Einrichtungen hängen von localen Verhältnissen ab und können hier nicht weiter behandelt werden.

Bemerkung über eine Verbindung nach Döbling, Dornbach, Kahlenberg.

Das bisher Angeführte dürfte den Bedingungen des Verkehrs in der Richtung der Westbahn, der Südbahn und der Franz Josef-Bahn und in der Stadt entsprechen; es bestehen indessen in der Umgegend von Wien noch bestimmte Punkte, welche einer besonderen Berücksichtigung werth sind; ich meine: Döbling, Dornbach, Kahlenberg.

Es ist unmöglich, diese Orte in das bisher angeführte Stadtbahnnetz einzubeziehen, und es ist wohl auch zweckmässiger, besondere Bedürfnisse durch eigene Anlagen zu befriedigen.

Einer Anregung folgend, wurde eine besondere Linie längs der Lastenstrasse in dem Plane eingezeichnet, welche über Döbling auf die Türkenschanze führt und von hier sich zum Anschluss an die Kahlenberg-Bergbahn und nach Dornbach abzweigt.

Diese Linie kann auch als vorgeschobener Flügel der projectirten Wienerwald-Bahn betrachtet werden.

Die Bahn unterhalte einen regelmässigen Verkehr zwischen Döbling und der Stadt und Erforderniszüge nach Dornbach und Kahlenberg.

Im Kreuzungspunkte der Linie mit der Gürtelbahn wäre eine passende Uebergangs-Einrichtung für Passagiere anzuordnen.

Die Linie bis Döbling, d. h. die Linie vom rechten Wienufer am Eingang in die eigentliche Wienstrasse bis zur Türkenschanze, ist eine Stadtbahn im wirklichen Sinne des Wortes; sie hat noch den Vortheil, dass sie zwei Punkte des zuerst angeführten Stadtbahnnetzes verbindet und jener Richtung im allgemeinen folgt, welche vom Stadtbauamte als die centralste Linie der Stadt betrachtet wird.

Diese Linie wird demnach in Verbindung mit der Wienthal- und Gürtelstrassen-Linie dem Stadtverkehr ganz besondere Dienste leisten.

Die eingezeichneten Linien gründen sich nicht auf ein feststehendes Project, sondern nur auf eine allgemeine Betrachtung

der Gegend; sie sind hier nur aufgenommen, um allen Forderungen zu entsprechen und um zu zeigen, dass diese locale Verbindung durch die Herstellung einer über die Lastenstrasse führenden Externlinie aufgehoben würde. (Siehe Plan 1.)

Bemerkungen über den Bau und über Transformationen der Stadt.

Uebergehend auf die specielle Lage der Linien und deren Construction ist es nach dem im Eingange aufgestellten Grundsatzes nothwendig, die Stadt und die anzustrebenden Transformationen in Betracht zu ziehen.

Die Stadt Wien ist radial in sehr zweckmässiger Weise angelegt und hat ein unverrückbares Centrum — die Stephanskirche.

Allein, sowohl die innere Stadt, als auch die ausserhalb des Ringes sich befindlichen Stadttheile besitzen zu wenig Strassen, welche den Anforderungen der Gegenwart vollkommen entsprechen.

Es mangelt schón, die ganze Stadt durchziehende und sie theilende Haupt-Verkehrsadern, welche auch den Ring mit den wichtigsten Vororten Schönbrunn und Dorabach verbinden.

In Folge verschiedener Verhältnisse verminderten sich immer mehr und mehr die Strassen zum bequemen Fahren mit Equipagen, welche die Wohlhabenden wünschen und sie anziehen; wir müssen uns aber gestehen, dass die Wohlhabenheit in unserer Mitte eine ebenso grosse Nothwendigkeit ist, als die Anziehung der Fremden, indem durch die Befriedigung ihrer Bedürfnisse Arbeit und Verdienst der Bevölkerung verschafft wird.

Wienthal.

Die Anlage einer schönen breiten Strasse nach Hietzing dürfte daher als eine besondere Nothwendigkeit erkannt werden, zumal die Mariahilferstrasse wegen des steilen Zuganges und wegen ihres bedeutenden Lasten-Verkehres den Anforderungen einer Promenade-Strasse nicht entspricht; sie kann auch nicht als Hauptverkehrsader durch die ganze Stadt Wien in Betracht gezogen werden, weil sie in Folge ihrer Lage zur k. k. Hofburg keine directe Fortsetzung in die Stadt erhalten kann.

Da aber das ganze Stadt-Areal gegen Schönbrunn verbaut ist, so bleibt nur das Wienthal offen, welches Platz für die Hauptstrasse nach Schönbrunn bietet und die Bildung einer Haupt-Verkehrsader »Schönbrunn-Praterstern« oder »Schönbrunn-Tabor« begünstigt.

Bei der Regulirung des Wienthales sind also drei Momente ins Auge zu fassen, u. zw.:

Die Flussregulirung,

die Herstellung einer Haupt-Verkehrsader und

die Stadtbahn,

welche in einen gemeinsamen Plan, d. h. in einem General-Plane zusammenzufassen sind.

Anlage beim Haupt-Zollamt.

Eine ähnliche Betrachtung der Stadttheile bei dem Hauptzollamts-Gebäude lässt diese ganze Gegend als noch unentwickelt erkennen; eine definitive Lösung der Wienfluss-Regulirung müsste offenbar abgewartet werden, ehe eine neue Anlage projectirt werden kann.

Es ist jedoch gewiss, dass die Gründe, über welche Fogerty seine Bahn führt, einen ausserordentlichen inneren Werth haben, der verloren geht, wenn der Fogerty'sche Viaduct zur Ausführung kommt. (Plan 3.)

Wird dagegen die vorgeschlagene Trace über die Verbindungsbahn gewählt, so entfällt nicht nur der angeführte Uebelstand, es wird auch der Uebergang über die Ringstrasse in senkrechter Führung zur Brückennachse möglich, der Stadtpark wird

geschont durch Verlegung der Trace an den Rand desselben, — ja, es wird selbst möglich, den Schwarzenberg-Platz zu unterfahren und auf eine längere Strecke eine offene Tiefbahn herzustellen, weil das Bahn-Niveau niedriger gehalten werden kann, als bei der Fogerty'schen Anlage. (Plan 2 u. 5.)

Die Strassen-Façaden und die beiden perspectivischen Bilder, das eine gegen den Stadtpark, das andere gegen die neue Wienstrasse dürften nachweisen, dass die Stadtbahn bei der angegebenen Anlage die eigenthümliche Physiognomie der Stadt nicht ändert, im Gegentheile wesentlich zur Vollendung des städtischen Bildes beiträgt. (Plan 7, 8 u. 9.)

Westend gegen Schönbrunn.

Die gegebene Auffassung bedingt die Führung der Bahn-Trace am rechten Wienufer, wodurch die linke östlich gelegene Seite frei bleibt; letztere ist besonders geeignet zur Schaffung einer neuen Stadtanlage ähnlich den Westends anderer Städte.

Eine derartige Anlage wird wohl als ein wirkliches Bedürfniss von Wien erkannt werden, weshalb auch die Bahn so weit als möglich auf dem rechten Wienufer geführt werden soll, um das linke (Ostseite) für die Westend-Anlage frei zu erhalten; in der vorliegenden Studie ist die Tiefbahn bis Margarethen und der Uebergang über den Fluss beim Schlachthause angegeben.

Donaustadt, Haupt-Zollamt, k. k. Post, Tramway.

Eine Reihe anderer Betrachtungen über die Belebung der Donaustadt durch Verlegung des Hauptzollamtes, wodurch das bestehende Etablissement für die Zwecke der k. k. Post frei würde, über die zweckmässige Führung der Tramway durch die Stadt, um der Ueberfüllung auf der Ringstrasse vorzubeugen etc., lassen sich anführen, welche einen gewissen Zusammenhang zeigen, so dass man schliesslich zur Ueberzeugung kommt, dass ein alle Transformationen enthaltendes General-Project nothwendig ist, um den wirklichen Anforderungen gerecht zu werden.

Bemerkungen über den Donaucanal.

Auch das Donaucanal-Thal ist nicht nur vom Standpunkte der Bahn-Anlage, sondern auch von jenem der Fluss- und Strassen-Anlage in Betracht zu ziehen, und wird darauf zu sehen sein, dass Strasse, Fluss und Bahn in möglichst parallelen Linien laufen.

Der Canal wäre als wirklicher Schifffahrts-Canal mit reinem Wasser zu betrachten, und soll den Abfluss der Canäle nicht aufnehmen, für welche vielmehr besondere Haupt-Sammelcanäle herzustellen sind.

Die vorhandene Breite genügt, um das Project in diesem Sinne auszubilden, ohne dass die Strassen durch die viergeleisige Bahn beeinträchtigt werden; es entstehen jedoch ausser den Kosten der Bahn-Herstellung sehr bedeutende Kosten für die Fluss-Regulirung mit den Quai-Mauern, sowie für die Herstellung der Haupt-Sammelcanäle.

Von mancher Seite wird der wirkliche Nutzen des Donau-Canals als sehr problematisch angesehen, weshalb es nicht uninteressant ist, zu untersuchen, wie sich die Verhältnisse gestalten würden, wenn der Schifffahrts-Canal aufgelassen würde.

In Gemeinschaft mit Herrn von Prangen wurde auch hierüber eine Studie verfasst, welche durch die beiliegenden Pläne bezeichnet ist. (Plan 3, 10 u. 11.)

Nach derselben bliebe der Canal oberhalb des Franz Josef-Bahnhofes, sowie unterhalb Erdberg erhalten; beide Canaltheile können in Hafenanlagen verwandelt werden, welche durch einen Canal verbunden würden, um eine genügende Bewegung im Wasser zu erzielen.

Auffassung Gelegenheit gegeben wird, ihre Talente zu verwerthen und zu Nutz und Frommen der Allgemeinheit anzuwenden.

Das Bauhandwerk im Allgemeinen, welches durch die vergangene Bauperiode so bedeutend gehoben wurde, erhielt für lange Zeit Beschäftigung, was ein nicht zu unterschätzender Factor ist.

Die gegebenen Ideen dürften in ihrer Entwicklung in den ausgezeichneten Kreisen der Wiener-Architekten neue Gedanken hervorrufen, welche den künftigen Hauptstrassen ein ganz besonders interessantes Gepräge geben wird.

Die grosse Ausdehnung der schönen Anlagen wird den Fremdenverkehr besonders begünstigen und den Gedanken in weiten Kreisen wachrufen, Wien zum Aufenthaltsorte zu wählen.

Wenn ein strebsamer Mann in irgend welcher Frage seines Schaffens nicht durchdringt, so wäre es verfehlt, wenn der Missmuth seine Arbeitskraft lähmen würde. In gleicher Weise sollen die Ereignisse, welche durch den Wettkampf der Städte herbeigeführt wurden, Wien nicht lahm legen, sondern im Gegentheile zu neuen Thaten anspornen, um als leuchtendes Beispiel anderen Städten zu dienen.

Insbesondere dürfte es nicht entmuthigen, dass andere Städte als Budapest, Prag, Graz, Triest, ja selbst kleinere, wie Lemberg, Krakau, Brunn, Linz etc., eine raschere Entwicklung genommen haben, welche durch die natürliche Lage, durch die Schönheiten und Vortheile der Gegend, und durch die Eigenart jedes Ortes gefördert wurde; es ist wohl ein Vortheil der jetzigen Zeit, dass die Verhältnisse erlaubt haben, der Ausbildung aller dieser Städte Genüge zu leisten.

Aus diesem Grunde soll man dem Missmuth entgegenarbeiten und unverrückt auf das erwünschte Ziel der grossartigen steten Entwicklung der Stadt als Metropole des Reiches hinarbeiten.

Jede verkümmerte Anlage, wie z. B. eine Wienstrasse von 45 Meter Breite mit einer Hochbahn in der Mitte, oder die Führung der Stadtbahn zwischen Ringstrasse und Hauptmanth, oder die Anlage eines zu grossartigen Bahnhofgebäudes am Quai, welches nicht in Harmonie steht mit dem zur Disposition stehenden Platze sollte vermieden werden, weil durch solche Anlagen das Prestige der Stadt geschädigt wird; es wäre vielmehr den Vätern der Stadt zu rathen, wenn es nicht anders möglich ist, mit Zuhilfenahme der eigenen Mittel das Grossartigere

W. v. Flattich m. p.

Bemerkung: In neuester Zeit ist eine Broschüre unter den Titel: „Wiener Westend-Bauten“,

verfasst von dem Architekten Louis Wurm erschienen, auf welche die Aufmerksamkeit der geehrten Leser gelenkt wird.

Im 27. Jahrgang, Heft 317, Februar 1883, von „Westermann's illustrierten deutschen Monatsheften“ befindet sich ein von Hermann Keller verfasster Artikel:

„Das Strassenbauwesen der Grossstädte“, welcher besonderes Interesse für die Anlage der Strassen bietet.

und Richtigere zu unterstützen, in Zukunft als das Oekonomischste herausstellen wird.

Bezüglich der Stadtbahn-Unternehmung wird hervor- gehoben, dass die erfolgte Concession durch die in unserer Studie gegebenen Wünsche in keiner Weise alterirt wird; die verschiedenen Verlangen rechtfertigen sich theilweise durch die zu erwartende grössere Benützung der Bahn, und für Aenderungen, welche im baulichen Interesse der Stadt begehrt werden, sind Ersatz-Aequivalente zu bieten beantragt, welche die Unternehmung vor jedem Schaden bewahrt.

Der Vollständigkeit halber sind im Anhang die beiden Schriften gegeben, welche vergangenes Jahr mit dem Projecte der Stadtbahn Seiner Excellenz dem Herrn Handelsminister zur gefälligen Einsicht ehrerbietigst übermittelt wurden, und zwar:

I. Eine Studie über die Wiener Stadtbahn und über Stadt-Regulirungen;

II. Betrachtungen über den internen und externen Verkehr der Wiener Stadtbahn.

Eine Copie des Projectes, und der Beschreibung I wurde auch Seiner Hochwohlgeboren dem Herrn Bürgermeister der Stadt Wien zur gefälligen Kenntnissnahme übergeben.

Wir können nicht schliessen ohne noch einmal die Aufmerksamkeit auf die Wichtigkeit der Bildung einer Commission zu lenken, welche unter Führung der hohen Regierung im Einvernehmen mit der hauptstädtischen Vertretung tagen sollte, deren Aufgabe darin bestünde, alle grossen Fragen vorzubereiten, welche nach einander und im Zusammenhange gelöst werden sollen, damit in Wirklichkeit das Beste für Wien erzielt wird.

Welches auch die Wirkung dieser Schrift sein mag, sie dürfte immerhin beitragen zur allgemeineren Anerkennung der Ansicht, dass eine gewisse Zusammengehörigkeit der verschiedenen schwebenden Fragen vorhanden ist, und dass die Linien längs des Wienthales, des Donaucanales und der Gürtelstrasse, welche schon seit langer Zeit behandelt und besprochen werden und auch im Projecte Fogerty angenommen wurden, die geeignetste Basis der Stadtbahn bilden.

Mit diesem Bewusstsein übergeben wir diese Arbeit der Oeffentlichkeit und bitten, dieselbe zu betrachten als den Ausdruck des Wunsches, der Stadt, welche wir seit langer Zeit bewohnten, und den Unternehmungen der Hauptbahnen, welchen wir bisher dienten, nach unserer besten Ueberzeugung zu nützen.

W. v. Prangen m. p.

VORTRAG

gehalten im

Club österr. Eisenbahn-Beamten

am 17. April 1883

von

WILHELM VON FLATTICH.

EINE STUDIE

über die

Wiener Stadtbahn und über Stadt-Regulirungen.

Bestimmungen der Linien des Stadtbahnnetzes.

Aus den öffentlichen Verhandlungen hat sich ergeben, dass ein Stadtbahnnetz, welches längs des Wienthales, des Donaucanal-Ufers und der Gürtelstrasse führt, und passende Anschlüsse an die Hauptbahnen, insbesondere an die Süd-, West-, Nord- und Franz Josef-Bahn erhält, die hauptsächlichsten Bedürfnisse erfüllt, und dass auch die Möglichkeit vorhanden ist, die angegebenen Linien auszuführen.

Die generelle Linienführung des Stadtbahnnetzes ist demnach als gegeben zu betrachten.

Abweichende Ansichten über die Durchführung der Stadtbahnen.

Ueber die weitere Behandlung und Durchführung des Stadtbahn-Projectes bestehen noch zwei von einander abweichende Ansichten, und zwar:

Die Einen haben die Ansicht, die vorliegenden Projecte genügen, um auf Basis derselben die Concessionirung der Stadtbahnen vornehmen zu können.

Die Anderen sind der Ansicht, es müsse vor Allem eine planmässige Regulirung der Stadttheile, welche die Bahn durchzieht, und des Wienflusses festgestellt, d. h. gezeichnet werden, um untersuchen zu können, ob die Projecte entsprechen oder ob und welche Rectificationen wünschenswerth wären.

Die Veränderungen, welchen nahezu alle Städte seit 30 Jahren unterworfen sind, zeigen deutlich, dass bedeutende, selbst ökonomische Vortheile erzielt werden, wenn Stadt-Regulirungen von einem grossen Gesichtspunkte aufgefasst werden; es erklärt sich hieraus der Wunsch, dass auch die Stadtbahnfrage in einer Weise behandelt werde, welche einer zweckentsprechenden Regulirung der die Bahn durchziehenden Stadttheile gerecht wird.

Festsetzung jener Stadttheile, deren planmässige Regulirung auf das Stadtbahnproject Bezug hat.

Da die Gürtelstrasse schon mit Rücksicht auf eine künftige Bahn projectirt ist, so sind insbesondere nur das Wienthal, das Donaucanal-Ufer und ihre Verbindungen mit der Gürtelbahn in Betracht zu ziehen, und Verhältnisse anzustreben, welche gleich günstig für den allgemeinen Verkehr und für die Stadtanlagen sind.

Im Wienthal, von der Elisabethbrücke aufwärts, handelt es sich hauptsächlich um eine Anlage, welche der Schaffung einer Hauptstrasse nach Hietzing, den Anforderungen des Wienflusses und der Bahnanlage gerecht wird.

Um diesem Standpunkte zu entsprechen, ist keine grössere Arbeit nothwendig; es muss nur ein Plan festgestellt werden, welcher die in Aussicht zu nehmenden Veränderungen darstellt, damit es Jedermann möglich wird, sich ein Urtheil zu bilden.

Bemerkungen über die vorliegenden Stadtbahnprojecte bezüglich der Trace in der Nähe der Hauptmauth.

Aus einer eingehenderen Betrachtung der vorliegenden Stadtbahnprojecte ergibt sich, dass in der Gegend der Hauptmauth besondere Verhältnisse vorhanden sind, welche einer alle Interessen verbindenden Lösung Schwierigkeiten entgegenstellen.

Die Bahntrace des Projectes Fogerty in der Nähe der Hauptmauth, wenn sie auch durch die Bemerkungen der Herren Ober-Bauräthe wesentlich verbessert wurde, erfüllt nicht alle Anforderungen, welche die Uebersetzung des Wienflusses und der Ringstrasse, sowie die Verbindung mit der Verbindungsbahn bedingen, sie hat auch den Nachtheil, eine neu zu erbauende Linie zur Nordbahn nöthig zu machen, welche überdies schwer in Einklang zur bestehenden Stadt zu bringen ist.

Das Project der Wiener Baugesellschaft und des Bank-Vereines geht dieser Schwierigkeit zwar aus dem Wege, enthält jedoch weder eine Verbindung mit der Verbindungsbahn, noch eine Linie zur Nordbahn.

Vorschlag für eine neue Trace, welche vom Bahnhof der Verbindungsbahn ausgeht.

Da der Gedanke nahe liegt, die bestehende Verbindungsbahn selbst als ein Glied der Stadtbahnen aufzufassen und dieselbe nach und nach diesem Zwecke entsprechend zu entwickeln, so könnte eine dritte Trace der Stadtbahn in der Nähe der Hauptmauth dadurch bestimmt werden, dass die Stadtbahn direct zum Bahnhof der Verbindungsbahn geführt wird und dieser bestehende Bahnhof dem erweiterten Zwecke entsprechend umgestaltet und vergrössert würde.

Ein besonderer Vortheil dieser Anlage liegt vielleicht darin, dass ein Centralpunkt für die Stadtbahn und für die Verbindungsbahn geschaffen wird, welcher eine neue Linie zur Nordbahn entbehrlich macht, und die Linie längs des Donaucanalufers in directe Verbindung mit der Verbindungsbahn setzt.

Plan 2 zeigt die im vorhergehenden angegebene Trace, welche nachweist, dass die Uebersetzung der Ringstrasse bei der Aspernbrücke ohne Verlegung der Ringstrasse senkrecht zur Brückenachse hergestellt werden kann und dass Eisenbahnzüge nach allen Richtungen direct verkehren können.

Der durch die Linienführung entstehende Nachtheil der nothwendigen Demolirungen dürfte wohl aufgewogen werden durch den Vortheil, die Kosten einer neuen Verbindung mit der Nordbahn zu ersparen.

Plan 5 zeigt eine Skizze der Anlage des Bahnhofes (der Verbindungsbahn), welcher durch den auf der Seite der Vorstadt gelegenen Platz verbreitert ist. Durch die Anlage des Hauptgebäudes auf der Vorstadtseite ist der Betriebsdienst der Hauptmauth und der Central-Markthalle intact gelassen.

Consequenzen des Planes 2.

Die im Plane 2 gegebene Anordnung führt zu folgenden Consequenzen für die Herstellung der Stadtbahnen:

Die Linie längs des Donaucanalufers, welche der Linie der regulirt gedachten Stadt zu folgen hätte, ist nur als Hochbahn auszuführen.

Die Linie längs des Wienthales führt vom Bahnhof ab bis zur Einmündung in die Wienstrasse an der Grenze zwischen der Lastenstrasse und dem Stadtparke, und vom Eingang in die Wienstrasse im Allgemeinen in der Richtung der im Plane 2 dargestellten Wienstrasse, welche bis zum Vorplatze des k. k. Schönbrunner-Schlusses fortzusetzen gedacht ist, wo sich dieselbe mit der Strasse nach Hietzing vereinigt.*)

Die Wienthallinie kann als Hochbahn oder auch theilweise als Tiefbahn hergestellt werden.

Da die Hochbahnanlage technisch auf keine Schwierigkeiten führt, so wurde die Tiefbahnanlage im Plane I eingezeichnet.

Generelle Quer- und Längenprofile für die Tiefbahnanlage zeigen die Pläne 6 und 7.

Das Querprofil 6 ist jedoch nach den sich ergebenden Bestimmungen der Wienthal-Enquête des Wiener Gemeinderathes zu überprüfen.

Nach dem Längenprofil übersetzt die Bahn (als Hochbahn) die über die Tegetthoffbrücke führende Strasse, unterfährt im Tunnel die Plätze vor der Schwarzenbergbrücke und der Elisabethbrücke und führt als Tiefbahn längs der Wien bis in die Nähe des Schlachthauses, wo sie in die Hochbahn übergeht, um einerseits die Höhe der Gürtelstrasse, andererseits jene der Südbahn zu erreichen.

Die Durchführung dieses Gedankens dürfte einige Strassen-correcturen zur Folge haben, welche sich aus dem Detailprojecte ergeben werden.

Es ist vollkommen richtig, dass in Folge der im Plan projectirten Tiefbahnstrecke am Anfang und Ende ziemlich bedeutende Steigungen, jedoch nur auf kurze Längen nothwendig werden; man erhält indessen vor den Plätzen der Schwarzenbergbrücke, der Karlskirche und der Elisabethbrücke, sowie längs der Wienstrasse keine störenden Viaducte, was von manchen Personen als besonders werthvoll betrachtet wird.

Der Einwurf, dass die Kosten der Tiefbahnstrecke bedeutender werden, als wenn sie als Hochbahn hergestellt würde, könnte nur durch eine genaue Berechnung beider Constructionsarten bewiesen oder widerlegt werden.

Wenn man jedoch berücksichtigt, dass durch die Tiefbahnanlage gleichzeitig das eine Wienufer regulirt und mit Mauern gefasst wird, so ist gewiss richtig, dass beide Arbeiten zusammen bei der Tiefbahnanlage nicht mehr kosten als bei der Hochbahnanlage.

Bemerkung über die Linienführung bei der Franz Josef - Bahn.

Offenbar trägt die im Projecte Fogarty angegebene Linie zwischen dem Donaucanal-Ufer und der Gürtelstrasse in der Gegend des Franz Josef-Bahnhofes den Verhältnissen der Stadt nicht genügend Rechnung.

Es wäre vielleicht möglich, am Ende der Halle der Franz-Josef - Bahn den Bahnhof mit einer Hoch-Bahn zu übersetzen und

*) Es ist auch möglich, die Linie vom Bahnhof ab, quer durch den Stadtpark an's Wienufer zu führen, um die an der Lastenstrasse liegenden Gebäude von der Bahn mehr zu entfernen. Der Kinderpark würde durch diese Anlage nicht wesentlich beeinträchtigt, weil die Bahn als Hochbahn durch denselben führt.

Jede dieser zwei angegebenen Linien hat Vortheile und Nachteile, welche bei der definitiven Bestimmung der Trace gegen einander abzuwägen sind.

an dieser Stelle eine Umsteigstation einzurichten, von welcher Treppen auf die Perrons der Franz Josef - Bahn führen.

Für die Festsetzung dieser Linie ist demnach eine besondere Studie nothwendig.

Bemerkung zur projectirten Stadtanlage.

Die im Plane 2 gegebene Stadtanlage kann natürlich nur als ein genereller Gedanke bezeichnet werden, da die schon bestehenden Bestimmungen nicht vollständig bekannt waren.

Der Vortheil der Linienführung zwischen dem Bahnhof der Verbindungsbahn und der Elisabethbrücke scheint darin zu liegen, dass die Bahntrasse die möglichst geringste Störung der heutigen Anlage zur Folge hat, die Parke durch die Correctionen des Flusses eher vergrößert werden, und die ausgedehnten Plätze zwischen der Stubenthorbrücke und dem Donaucanale ganz intact gelassen sind.

Durch die vollständige Ueberdeckung einzelner Stellen des Flusses dürfte eine regelmässigerer Gesamtbildung erzielt werden, wie dieses an der Stelle der Stubenthorbrücke, vor der Elisabethbrücke und bei den Bahnstationen im Wienthal angegeben ist. (Aehnliche Anlagen sind in neuerer Zeit in Nizza hergestellt.)

Im beiliegenden Querprofile ist die Breite der Wienstrasse mit möglicher Rücksicht auf das Bestehende, 70.0 Meter breit angenommen.

Die Breite der Strassen rechts und links vom Flussbett hängt von der Breite des Querprofiles ab, wie sich dasselbe aus der Enquête des Wienflusses des Gemeinderathes ergeben wird; bei der im Querprofile angegebenen Breite des Flussbettes resultiren einerseits 15.5 Meter, andererseits 26.0 Meter für die Breite der Strassen.

Die im Querprofile analog den Angaben des Herrn Ingenieurs Klunzinger eingezeichnete Construction soll generell die Ueberdeckung der bezeichneten Plätze darstellen.

Im Falle die freigelassene Breite für den Fluss zu gross befunden wird, so können entweder die totale Breite ermässigt, oder die Strassen erbreitert werden.

Generalplan der Stadtbahn im Zusammenhang mit der Verbindungsbahn.

Den Plänen, welche dem Gedanken der möglichst besten Verbindung der Stadtbahnen mit der Verbindungsbahn ausdrücken, ist noch der Plan 1 beigelegt, in welchem die Hauptbahnen, welche in Wien einmünden, mit schwarz angegeben, während die Stadtbahnen roth dargestellt sind.

Aus diesem Plane ist zu entnehmen, dass aus einem gemeinschaftlichen Betriebe der Verbindungsbahn und der Stadtbahn die verschiedensten Variationen der Befahrung möglich sind, welche sich im Laufe der Zeit als nothwendig oder zweckmässig herausstellen, wenn grössere Ansiedlungen längs der Bahnen vorhanden sind; es können z. B.

Die Züge an die Westbahn über die Verbindungsbahn, und die Züge an die Südbahn über die Westbahn zurückkehren etc. *)

Bemerkungen über Regulirungen in der inneren Stadt und Vorschlag zur Bildung einer neuen Kärntnerstrasse.

Der Plan 2 enthält auch einige Vorschläge für Regulirungen in der inneren Stadt Wien, und für die directe Führung der Margarethenstrasse bis zur Elisabethbrücke, welche nicht zum Projecte der Stadtbahn gehören.

*) Die im Plane angegebene gelb punktirte Linie bedeutet den Anfang einer in die Gegend von Dornbach und zum Kahlenberg etc. führenden Bahn, welche übrigens noch nicht studirt ist.

Die vollständige Selbstständigkeit einer solchen Linie, deren Hauptbahnhof mit einer Station der Gürtelstrasse in Verbindung gebracht werden müsste, dürfte ein Vortheil für die Benützung sein.

Der Gedanke zu diesen Vorschlägen *) entspringt aus der Ansicht, dass jede Stadt Haupt-Arterien besitzen sollte, wie dieses in der Broschüre des Herrn Dr. Kolatschek und auch in der Denkschrift des hiesigen Ingenieur- und Architekten-Vereins, verfasst von Herrn Baron von Ferstel, angeführt ist.

Eine dieser Haupt-Arterien von Wien wird von Hietzing bis zum Praterstern etc. Reichsbrücke führen müssen.

Die Regulirung in der inneren Stadt kann nur sehr langsam diesem Zwecke entgegenkommen.

Das angestrebte Ziel wird übrigens durch die Regulirung der Kärntnerstrasse und der Rothenthurmstrasse nicht vollständig erreicht, weil ihre Richtung nicht zur Ferdinandsbrücke führt, und auch nur eine geringe Strassenbreite möglich ist, welche Tramway-Anlagen ausschliessen.

Schon gegenwärtig ist man bemüht, Mittel zu ersinnen, welche die Tramway auf der Ringstrasse entlasten, da dieses Verkehrsmittel für manche Menschenklassen unmöglich wird, und der Betrieb leidet.

Es liegt der Gedanke nahe, mitten durch die Stadt, quer durch die schmalen Strassen eine neue Kärntnerstrasse direct zur Ferdinandsbrücke zu führen, so dass die Tramway aus dem Wienthal und Margarethen quer durch die Stadt bis zum Praterstern oder bis zum Tabor verkehren könnte.

Der Plan gibt einen Vorschlag in dieser Richtung, welcher jedoch auch nur als genereller Gedanke anzusehen ist.

Der Einwurf, dass in Folge der Höhenlage der Strasse vor der Ferdinandsbrücke, die neue Strasse an dieser Stelle eine bedeutendere Steigung gegen die Stadt erhalte, kann dadurch widerlegt werden, dass das Niveau der Strasse zwischen der Aspernbrücke und der Ferdinandsbrücke schon mit Rücksicht auf die Bahntrasse ziemlich horizontal gelegt werden muss, wodurch die Steigung gegen die Stadt bedeutend ermässigt wird.

Die Verlängerung der Margarethenstrasse bis zur Brücke wird durch die Parcellirung des Freihauses erreicht, welche Gelegenheit gibt, den Naschmarkt aufzuheben, und den Markt in besondere Markthallen zu verlegen.

Die im Plane angegebene Anlage vor der Karlskirche ist dem Projecte des Gemeinderathes Herrn Architekten Streit entnommen; jene der Strasse nach Hietzing vom k. k. Baurath Freiherrn von Schwartz, und jene der Margarethenstrasse von der Wienerberger Baugewerks-Gesellschaft.

Allgemeine Bemerkungen und Mittel der Durchführung.

Vorstehende Studie enthält drei grössere Projecte, und zwar:

1. Regulirung des Wienthales:

- a) des Wienthales,
- b) der Stadtanlagen.

2. Die Anlage der Stadtbahn unter der Voraussetzung der Einbeziehung der bestehenden Verbindungsbahn in das Stadtbahnnetz.

3. Die Schaffung einer neuen Kärntnerstrasse zur Vollendung der Hauptverkehrsader Hietzing—Praterstern—Reichsbrücke und

*) Die Vorschläge sind deshalb hier aufgenommen, weil ein gewisser Zusammenhang zwischen Bahnanlage und den erwähnten Stadtanlagen vorhanden ist. z. B.

Je nach der Anordnung des Naschmarktes ist auch die Station bei der Elisabethbrücke einzurichten.

Die Pfeilerstellung am Donaukanal sollte in Harmonie mit den einfallenden projectirten Strassen und mit der künftigen definitiven Ferdinandsbrücke errichtet werden.

die directe Führung der Margarethenstrasse bis zum Vorplatz der Elisabeth-Brücke, so dass der Tramway-Verkehr aus Margarethen und Wieden durch die Stadt bis zum Praterstern und Reichsbrücke eingerichtet werden kann.

Wenn auch die Realisirung der einzelnen Projecte, im Falle sie als nützlich und nothwendig erkannt würden, von einzelnen Personen nicht durchgeführt werden kann, so ist doch anzunehmen, dass die Mittel zur Durchführung sich finden werden, weil die Kosten nothwendiger Anlagen von der Gesamtheit getragen werden müssen.

Jede grössere That oder Unternehmung erfordert zuerst den Gedanken; wenn derselbe sich als richtig und zweckmässig erwiesen hat, wird das Project ausgearbeitet, auf Grund desselben die Kosten berechnet, und erst wenn diese bekannt sind, können die Mittel der Aufbringung der Kosten in Ueberlegung gezogen werden.

Wenn der Gedanke, die heutige Verbindungsbahn in das Stadtbahnnetz einzuziehen, anerkannt würde und im Allgemeinen die Grundidee der Verwendung des heutigen Bahnhofes bei der Hauptmuth durchgeführt wird, so dass keine neue Bahn zur Nordbahn nöthig wird, so sind wohl die Besitzer der heutigen Verbindungsbahn, d. h. der Staat als Eigenthümer der Westbahn und die übrigen Bahngesellschaften hauptsächlich in der Lage, das Zustandekommen dieses Gedankens zu fördern.

Die Hauptbahnen haben überhaupt ein bedeutendes Interesse an der besten Lösung der Stadtbahn im Allgemeinen und an den passendsten Verbindungen derselben mit den Hauptlinien.

Da mindestens die Kosten der Regulirung einer Seite des Flussbettes und des neben der Bahn herzustellenden grossen Canales von den Bahnarbeiten nicht zu trennen sind, so wäre vielleicht anzustreben, dass die Gemeinde zur Deckung der Kosten der Ausführung dieser Arbeiten der Bahn-Unternehmung einen zu vereinbarenden Betrag zahlt, oder andere Zugeständnisse macht.

Zur Ergänzung der Projecte werden in der Folge generelle Kostenanschläge verfasst und Studien der Gebäude der Haupt- und Zwischenstationen der Bahn aufgestellt, welche seinerzeit nachgetragen werden, wenn die erwähnten Gedanken eine Würdigung erhalten.

Resumé.

Der Zweck dieser Studie ist:

- a) Die Darstellung des ausgesprochenen Wunsches, »die Bahn möge mit Rücksicht auf die künftige Bildung der Stadt und nicht allein mit Berücksichtigung der heute bestehenden, nicht geregelten Stadttheile situirt und gebaut werden«;
- b) der Nachweis, in welcher Weise diesem Verlangen entsprochen werden könnte.

Dieser Zweck wird erreicht:

1. Wenn die Frage, ob der heutige Bahnhof der Verbindungsbahn als Ausgangspunkt der Stadtbahn anzunehmen ist, endgiltig erledigt wird.

2. Wenn der Gemeinderath der Stadt Wien sich entschliesst, einen General-Regulierungsplan der Stadttheile und des Wienthales sofort anfertigen zu lassen.

Wird beiden Punkten entsprochen, so dürfte auch kein Anstand mehr vorhanden sein, die Stadtbahn sofort in Angriff zu nehmen, da durch einen Stadt-Regulierungsplan die wesentlichsten Bestimmungen für die Bahn bekannt werden und es hierdurch leicht wird, die Bestimmungen festzusetzen, welche den öffentlichen Interessen entsprechen.

Wien, am 26. Juni 1882.

W. von Flattich m. p.

W. von Prangen m. p.

Anhang II.

BETRACHTUNGEN

über den

internen und externen Verkehr

der

Wiener Stadtbahn

mit 1 Plan.

Nr. I.

Verfasst im October 1882.

BETRACHTUNGEN

über den

internen und externen Verkehr der Wiener Stadtbahn.

Allgemeine Bemerkungen mit Beziehungen auf Wahrnehmungen der Berliner Stadtbahn.

Die bedeutende Bahnhof-Anlage, welche das Project Fogerty am Donaucanal-Ufer zeigt, lässt vermuthen, dass noch anderen Zwecken entsprochen werden soll, als jenen der gewöhnlichen Stadtbahn-Stationen.

Man wird sich nicht täuschen, wenn man annimmt, dass diese Bahnhof-Anlage für den externen Verkehr bestimmt ist; in der That wird auch die Möglichkeit, »ohne umsteigen zu müssen«, von einer Anlage am Donaucanal-Ufer in die Gegenden der Franz Josef-Bahn, der West- und der Südbahn etc. zu gelangen, vom Publicum mit Freuden begrüsst werden, und voraussichtlich den Verkehr bedeutend heben.

Es ist kein Zweifel, dass das Donaucanal-Ufer die möglichst centrale Lage zur Stadt Wien hat, dass demnach eine Bahnhof-Anlage am Donaucanal-Ufer einen weit höheren Procentsatz der Bevölkerung begünstigt, als jeder einzelne Bahnhof der Hauptlinien.

Wenn es möglich gemacht würde, dass man von dem Donaucanal-Ufer nach allen Richtungen verkehren könnte, so wäre in Wirklichkeit das erreicht, was man im gewöhnlichen Sinne eine Central-Station heisst.

Die Anlage einer im Centrum gelegenen Station hebt übrigens den Betrieb der bisherigen Bahnhöfe nicht auf, welche für ihre Umgebung jedenfalls günstiger gelegen sind, als eine Central-Station.

Die Central-Station, welche hier ins Auge gefasst wird, ist demnach nur eine Ergänzung der bestehenden Bahnhof-Anlagen und in keiner Weise zu verwechseln mit der Anlage eines Central-Bahnhofes, wie derselbe in München hergestellt wurde, und in Frankfurt im Baue ist.

Eine zweigeleisige Stadtbahn, wie sie in Wien projectirt wurde und auch im Project Fogerty angegeben ist, kann indessen den externen Verkehr nach den verschiedenen Linien nicht aufnehmen, da die Erfahrung gelehrt hat, dass der interne Stadt-Verkehr nur in dem Falle gefördert wird, wenn die Stadtbahnzüge in 5, im Maximum in 10 Minuten aufeinander folgen.

Bei einer Stadtbahn haben alle Stationen gleiche Bedeutung, es ist deshalb kein Grund vorhanden, so lange die Stadtbahn nur zwei Geleise erhält, am Donaucanal-Ufer eine ausgedehntere Station mit verschiedenen Perrons und Geleisen anzuordnen.

Die grossen Anforderungen, welche der Verkehr im Allgemeinen an die Bahnhöfe, insbesondere an jene mit bedeutendem Local-Verkehr, wie der Westbahn und Südbahn stellt, werden in der Folge die Nothwendigkeit von Erweiterungen hervorrufen, welche die heute bestehenden Anlagen in Frage stellen.

Die Herabsetzung der Fahrpreise von Seite der Staats-Verwaltung wird die anderen Verwaltungen veranlassen, ähnliche Massregeln ebenfalls einzuführen, welche als Haupt-Resultat die Hebung des Verkehrs zur Folge haben werden.

Mit ziemlicher Sicherheit wird daher vorauszu sehen sein, dass grossartige Erweiterungen der Bahnhöfe nothwendig werden, um den Bedürfnissen zu genügen.

Es wird sich daher die Frage aufdrängen, ob die künftigen Erweiterungen von jeder einzelnen Bahn-Unternehmung im Rahmen der bestehenden Anlagen gewonnen werden sollen, oder ob eine Decentralisation einzuführen ist, wie in Berlin, um den Verkehr der bestehenden Anlagen durch Schaffung neuer günstiger gelegenen Aufnahms-Stationen zu erleichtern.

Letztere Massregel ist nur zu erreichen, wenn die Stadtbahn-Anlage in einer Weise durchgeführt wird, welche erlaubt, auch Extern-Züge nach verschiedenen Richtungen zu expediren, ohne den Stadtbahn-Betrieb zu beeinträchtigen.

Die Einrichtung der Externzüge neben der Stadtbahn wird also nicht nur der Bevölkerung zugute kommen, sondern auch bewirken, dass die bestehenden Bahnhof-Anlagen der Hauptlinien keine grösseren Aenderungen nöthig haben.

Die Führung der Externzüge vom und in das Centrum der Stadt, wie in Berlin, bedingt weitgehende Aenderungen, welche planmässig festzusetzen sind, um die wirklichen Consequenzen dieser Einrichtung übersehen zu können.

In Berlin wurden für die Einführung der Externzüge auf die Stadtbahn zwei besondere Geleise geschaffen, damit dieser Dienst ganz unabhängig von dem Stadtbahnbetriebe geführt werden kann.

Der Extern-Verkehr auf der Berliner Stadtbahn bildet sich aus der gegenseitigen Durchdringung der nach Osten und Westen gehenden Bahnen, so dass die von Osten kommenden Züge im Westen von Berlin (Charlottenburg), jene von Westen im Osten (schlesischer Bahnhof) die Betriebs-Stationen erhalten.

Auf dieser Extern-Linie werden nicht nur Vorortzüge nach den verschiedenen Richtungen (Potsdam, Spandau etc.), sondern auch alle Eil- und Courierzüge befördert, weil die Erfahrung herausgestellt hat, dass letzteres für 85% der Bevölkerung bequemer ist, und nur 15% die alte Einrichtung vorziehen.

Ausser den beiden Hauptpunkten im Osten und Westen (schlesischer Bahnhof und Charlottenburg) besitzt die Externlinie noch zwei Hauptstationen (Friedrichstrasse und Alexanderplatz), wozu voraussichtlich noch eine dritte Station (zoologischer Garten) in der Folge erwählt werden dürfte, um den Bedürfnissen des Westendes zu genügen.

Es sind demnach für den Externverkehr nach jeder der beiden Richtungen 3, respective 4 Aufnahmsstellen in der Stadt geschaffen, von welchen man in die gleiche Gegend gelangen kann, in welche bisher nur ein Ausgangspunkt führte; man kann demnach sagen, dass durch diese Anordnung der Vortheil der Bahnen einer viel grösseren Ausdehnung der Stadt dienstbar gemacht wurde.

Da der Betrieb der Stadtbahn-Externlinie keinen längeren Aufenthalt auf den Stationen gestattet, so können mit diesen Zügen nur Personengepäck und die Briefpost befördert werden; die Expedition der Postzüge und der Eilgüter, sowie der sonstigen Localzüge, welche der Frequenz der Umgebung jedes Hauptbahnhofes und ihren Bedürfnissen anzupassen sind, verbleiben den bisherigen Bahnhöfen.

Aus vorstehender Darstellung ergibt sich:

1. Eine zweigleisige Stadtbahn-Anlage kann keinen Externverkehr aufnehmen.
2. Die von Fogerty projectirte Centralstation am Franz Josef-Quai hat keine Bedeutung, wenn die Stadtbahn nur mit zwei Gleisen hergestellt wird.
3. Eine zweigleisige Stadtbahn, welche Hauptlinien berührt, muss die auf diese Linie gehenden Reisenden an den Berührungspunkten abgeben, wo passende Einrichtungen zu schaffen sind.
4. Von dem Centrum der Stadt ausgehende Externzüge bedürfen zweier selbstständiger Gleise, deren Betrieb in keiner directen Verbindung mit jenen der Stadtbahn stehen muss.
5. Die Einrichtung der von der Stadt ausgehenden Externzüge wird die Inanspruchnahme der bestehenden Bahnhöfe wesentlich verringern, daher verhindern, dass Erweiterungen der Hauptbahnhöfe nothwendig werden, sie wird den Verkehr heben, und die Vortheile der Hauptbahnen gleichförmiger der ganzen Stadt zugänglich machen.

Bestimmung des Verkehrs der Stadtbahn und Festsetzung des Stadtbahnnetzes

(welches im Plane roth angegeben ist).

In der Discussion über die Anlage einer Wiener Stadtbahn wurde angeführt, dass dieselbe sich nicht allein auf die Beförderung von Personen beschränken sollte, sondern sowohl Güter und Poststücke aufzunehmen hätte, als auch der Approvisionirung der Stadt gerecht werden müsse.

Wenn man sich den Betrieb der Stadtbahn denkt, deren Züge alle 5 oder 10 Minuten aufeinanderfolgen, so wird eine eigentliche Güterbeförderung unmöglich.

Die Stadtbahn in Wien wird daher wie jene in London und Berlin voraussichtlich auch nur Personen befördern, welchen erlaubt ist, jene Gepäckstücke mitzunehmen, welche sie selbst ohne Vermittlung von Trägern tragen können.

Postdiener mit Paketen können natürlich ebenfalls die Stadtbahn benutzen, um eine schnellere, jedenfalls geringere Kosten verursachende Vertheilung der Briefe zu ermöglichen.

Im Falle aus der Stadtbahn ein besonderer Vortheil für die Approvisionirung gezogen werden kann, wird sich dieser nur auf Nachtzüge beschränken müssen, wenn der eigentliche Stadtbahnbetrieb eingestellt ist.

Zur Erfüllung dieses besonderen Zweckes müssten sowohl an den Einmündungen der Stadtbahn in die Hauptbahn, sowie an den Bezugsorten, d. h. den Markthallen, besondere Vorkehrungen getroffen werden, welche ganz unabhängig von der eigentlichen Stadtbahn sind.

In ähnlicher Weise liesse sich auch ein Vortheil für den Güterverkehr denken, welcher jederzeit eingerichtet werden kann, sobald die hiezu erforderlichen Nebenanlagen hergestellt sind.

Die Wiener Stadtbahn besteht nach der Studie Flattich-Prangen aus der sogenannten über die Gürtelstrasse führenden Ringbahn, und dem zweiten Ringe, welche sich aus dem letzten Stück der Wienthalbahn, einem Theile der Verbindungsbahn und dem Flügel zur Südbahn zusammensetzt.

Diese Stadtbahn wird nach Vorhergehendem, ähnlich der Londoner und der Berliner Stadtbahn nur für den Personenverkehr eingerichtet sein, und hängen andere Anlagen, welche durch Nachtverkehr bedient werden, nur von den localen Verhältnissen ab.

Der Zugverkehr auf dieser gesammten Stadtbahn ist der Hauptsache nach ein doppelter, und zwar verkehren;

- a) Nach beiden Richtungen Züge der Ringbahn über den Gürtel alle 5, im Maximum alle 10 Minuten.
- b) Nach beiden Richtungen Züge der Ringbahn, welche den zweiten Ring auch durchlaufen und Anschlüsse an die West-

bahn (bei Baumgarten oder Hütteldorf) und die Südbahn (bei Meidling) erhalten.

Diese Züge durchlaufen demnach einen Achter, und können alle 15 Minuten bis 30 Minuten verkehren.

Die angegebenen Tracen der Stadtbahn und die doppelte oder dreifache Art der Zugsrichtungen erfordern besondere Stationsanlagen bei den Schleifen in der Nähe des Schlachthauses, um das Umsteigen jener Passagiere zu ermöglichen, welche nach einer anderen Richtung verkehren, als der Zug läuft, in welchem sie sich etwa befinden.

Alle anderen Stationen der Stadtbahn basiren auf dem gleichen, einfachen, bekannten Programme; sie erleiden nur in dem Falle eine Aenderung, wenn sie gleichzeitig zu Extern-Stationen verwendet würden.

Bestimmungen der Externlinien und ihres Verkehrs
(im Plane schwarz punkirt angegeben).

Im ersten Capitel wurde angegeben, dass ein weit höherer Percentsatz der Bevölkerung die Vortheile der Bahnen, welche in Wien einmünden, benutzen könnte, wenn längs des Franz Josef-Quais passende Anlagen geschaffen würden, von welchen die Züge auf die verschiedenen Hauptlinien übergehen.

Denkt man sich die heutige Verbindungsbahn vom Bahnhofe Hauptzollamt an nach der in der Studie „Flattich-Prangen“ angegebenen Richtung bis zum Franz Josef-Bahnhofe verlängert, und erhält die Verbindungsbahn eine Verbindung mit der Westbahn im Sinne der Linie Wien-Salzburg, so steht diese verlängerte Verbindungsbahn mit allen in Wien einmündenden Bahnen heute schon in directer Verbindung, mit Ausnahme der nach Pest und Raab führenden Linien.

Durch die Erbauung dieser verhältnissmässig kurzen, angeführten Bahnstrecken erhielte demnach Wien die gleichen Vortheile, welche Berlin durch die neugeschaffene Externlinie (schlesischer Bahnhof - Charlottenburg - Potsdam, resp. Spandau) bereits besitzt.

Auf dieser Linie könnten verkehren:

1. Züge der Nordbahn: ab Franz Josef-Bahnhofe, Franz Josef-Quai, Nordbahnhofe u. s. f.
2. Züge der Nordwestbahn: ab Franz Josef-Bahnhof, Franz Josef-Quai, Nordbahnhof, Verbindungsbahn zur Nordwestbahn u. s. f. oder wenn die Externlinie mit der Nordwestbahn direct verbunden würde; ab Aspanger Bahnhof, Bahnhof Verbindungsbahn, Bahnhof Quai Extern Franz Josef-Bahnhof, zur Nordwestbahn-Linie.
3. Züge der Aspang-Linie: ab Franz Josef-Bahnhof, Franz Josef-Quai, Bahnhof Hauptzollamt, Bahnhof Wien der Aspang-Linie u. s. f.
4. Züge der Südbahn: ab Franz Josef-Bahnhof, Franz Josef-Quai, Bahnhof Hauptzollamt, Meidling u. s. w.
5. Züge der Westbahn: ab Franz Josef-Bahnhof, Franz Josef-Quai, Bahnhof Hauptzollamt, Meidling, Verbindungsbahnlinie und fort zur currenten Westbahnlinie.
6. Züge der Franz Josef-Bahn: ab Westbahnhof, Verbindungsbahn, oder ab von einem noch zu ermittelnden Punkte der Verbindungsbahn, Bahnhof Hauptzollamt, Franz Josef-Quai, Franz Josef-Bahnhof u. s. f.

Es stellt sich demnach, ähnlich wie in Berlin, auch hier eine Durchdringung der Bahnlinien heraus und bildet die neu zu erbauende Strecke: Bahnhof Hauptmannth bis zum Bahnhofe Franz Josef-Bahn, die eigentliche Basis des Personenverkehrs aller Linien mit Ausnahme der nach Pest und Raab führenden Bahnen.

Wenn directe Verbindungen durch noch zu ermittelnde Linien mit der Verbindungsbahn hergestellt würden, ist es indessen auch möglich, für die Bahnen, welche vom Bahnhofe der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft ausgehen, eine Anordnung zu

finden, welche ihnen die Vortheile des Ausganges vom Franz Josef-Quai gewährt.

Da diese Linien jedoch keinen bedeutenden Sommerverkehr haben und der Bahnhof der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft von einer Station der Externlinie zu erreichen ist, so stellt sich wohl kein so bedeutender Vortheil durch die Herstellung der angedeuteten Verbindung heraus.

Für die nach Budapest und Prag, via Nordbahn, führenden Linien ist überdies der Ausgang vom Franz Josef-Bahnhof vorhanden, so dass den Wünschen des Publicums vollkommen Rechnung getragen wird, und es sich nur um eine interne Austragung über den Entgang für das Verbindungsnetz der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft handeln dürfte, wenn eine Einrichtung getroffen wird, welche die Nordbahnzüge gegenüber jenen, welche vom Bahnhof der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft ausgehen, durch ihr Eindringen in das Herz von Wien so bedeutend begünstigt.

So einfach sich nach Vorstehendem die Anordnung der Externzüge gestaltet, so darf doch nicht verschwiegen werden, dass die Konsequenzen dieser Anordnung, ähnlich wie in Berlin einen sehr bedeutenden Aufwand erfordern, welchem nur der Vortheil gegenübergestellt werden kann, dass die heutigen Bahnhofanlagen in der Folge keiner grösseren Umgestaltung mehr bedürfen.

Zu diesem Vortheile sind auch noch die Vorzüge zu rechnen, welche darin bestehen, dass die Bahnen dem gesammten Publicum zugänglicher werden.

Die Konsequenzen der Eröffnung der vom Franz Josef-Bahnhof ausgehenden, über die Verbindungsbahn führenden Externlinien sind die Einrichtungen des Betriebsdienstes (Locomotiv-Remisen und Wagenpark-Aufstellungen), welcher die verschiedenen Linien am Orte des am weitesten vorgerückten Ausgangspunktes zur Ausführung des Dienstes bedürfen.

Da sämtliche Linien mit Ausnahme der Franz Josef-Bahn und wohl auch der Nordwestbahn vom Franz Josef-Bahnhof ausgehen, so wird auf der Strecke zwischen Wien und Nüssdorf eine bedeutende Anlage zu diesem Zwecke entstehen müssen, während die Züge der Franz Josef-Bahn, sowie jener der Nordwestbahn an einem erst zu ermittelndem Punkte der Verbindungsbahn ihre Betriebseinrichtung zu erhalten haben.

Würde man nach vollständiger Durchführung des angegebenen Programmes die Eilzüge wie bisher von den Hauptbahnhöfen abgehen lassen, und auf der Externlinie Localzüge vorausschicken, deren Wagen an einem bestimmten Orte dem Hauptzuge angehängt werden, so wird sich voraussichtlich der Fall ereignen, dass sich im eigentlichen, vom Bahnhofe abgehenden Eilzuge mehr Passagiere mit Freikarten, als solche mit bezahlten Karten befinden, während das Contingent der zahlenden Reisenden die Localzüge benützen, welche am Donaucanal-Ufer eine Hauptstation haben.

Die Folge dieser Erscheinung wird darin bestehen, dass die bisherigen Hauptstationen, mit Ausnahme jener, welche auf den Externlinien liegen, die Expedition der Eilzüge verlieren, weil dieselbe vom Franz Josef-Bahnhofe ausgehen wird, mit Ausnahme jener der Franz Josef-Bahn und der Nordwestbahn, welche vom Westbahnhofe oder anderwärts ihren Anfang nimmt.

Bringt man weiter in Rechnung, dass durch die Verstaatlichung der Franz Josef-Bahn wohl der Gedanke sich von selbst ergibt, die Westbahnlinie mit der Franz Josef-Bahnlinie bei Tulln zu vereinigen, so werden die Eilzüge der Westbahn von ihrer Localstrecke überhaupt abgelenkt und über Tulln geführt werden, was nur von Vortheil für die leichtere Bewältigung des Localverkehrs der Westbahn sein dürfte.

Ausser den Eilzügen werden hauptsächlich Localzüge nach verschiedenen Richtungen auf der Externlinie verkehren, welche

den Zweck haben, Reisende, ohne umsteigen zu müssen, rasch zu befördern.

Die Durchführung dieser Einrichtung entspricht hauptsächlich den Wünschen des Publicums, sowohl jenes, welches auswärts wohnt, als jenes, welches nur die Abendstunden benützt, um freie Luft aufzusuchen.

Nach der Tagesarbeit kann man sich noch auf eine Externstation begeben und überlegen, ob man in Baden, Weidlingau oder Klosterneuburg eine Erfrischung nehmen will, und wird dennoch vor 11 Uhr wieder zu Hause angelangt sein können.

In Folge der eintretenden Decentralisation wird, obgleich die Frequenz vermehrt wird, eine zu starke Inanspruchnahme der einzelnen Bahnhöfe vermieden und die Umgebung von Wien erst recht zugänglich gemacht.

Die Stationen der Externlinien müssen für die Durchführung eines vollständigen Personen- und Gepäcks-Dienstes, sowie zur Expedition der Briefpost geeignet eingerichtet sein; besondere Einrichtungen für den Güterdienst sind in der Regel nicht vorzusehen, da Güterzüge nur in der Nacht nach Einstellung des Externverkehrs befördert werden könnten.

Die zu einem etwaigen Güterdienst erforderlichen Einrichtungen sind besonders zu behandeln.

Diese vorstehenden Angaben genügen für die Bildung der Stations-Programme.

Die Stationen der Externlinien theilen sich in zwei Kategorien: in solche, an welchen alle Züge, selbst die Eilzüge halten und die Aufnahme und Abgabe besorgen, und in solche, welche nur den Localzügen dienen.

Im Allgemeinen ist grosse Sparsamkeit in der Zahl der Stationen anzurathen, weil der Werth der Externzüge mit der Zunahme der Stationszahl abnimmt.

Ausser einer passend gestalteten wohl neuen Anlage am Franz Josef-Bahnhofe, werden je eine Haupt-Externstation am Franz Josef-Quai und am heutigen Bahnhofe der Verbindungsbahn, folglich mindestens drei Haupt-Externstationen entstehen müssen.

Externstationen für die Localzüge werden sowohl am Franz Josef-Quai, als längs der Linie, insbesondere am Kreuzungspunkte des Rennweges und der Ungargasse, zwischen den Bahnhöfen vor der Belvedere-Linie, vor der Favoriten-Linie und bei Matzleinsdorf passend zu situiren sein.

Insoweit die Geleise der Externlinie mit der Stadtbahn parallel laufen, werden die Externstationen gleichzeitig zu Stadtbahnstationen einzurichten und mit bequemen, möglichst einfachen Uebergängen anzuordnen sein, damit die Stadtbahn ihren weiteren Zweck, der Sammlung und der gleichmässigen Vertheilung der Vortheile der bestehenden Bahnen auf die gesammte Bevölkerung Wiens erfüllen kann.

Um jede Missdeutung hintanzuhalten, wird hier wiederholt, dass die Expedition der Postzüge, welche auch die Eilgüter befördern, sowie die dem Erfordernisse angepassten Localzüge von den Hauptbahnhöfen wie bisher verkehren, da die neu vorgeschlagene Einrichtung nur den Zweck hat, die grossen Ansammlungen zu verhindern, und das Publicum besser und bequemer zu bedienen.

Constructions - System der Externlinie und der Stadtbahn.

Durch die angegebene Auffassung erhält die längs des Donaucanal-Ufers zu führende Linie vier Geleise und eine hervorragende Bedeutung.

Aus diesem Grunde wird diese viergeleisige Bahn vom Bahnhofe des Hauptzollamtes ab, bis zum Franz Josef-Bahnhof

in einem ganz soliden, dauerhaften Constructions-Systeme gebaut werden müssen.

Gleichzeitig mit dem Bahnprojecte dieser viergeleisigen Bahn sollte auch das allgemeine Project der Stadt und des Donaucanals aufgestellt werden, selbst wenn Theile desselben nicht sogleich zur Ausführung kommen.

Eine eingehende Untersuchung der bestehenden Verbindungsbahn zum Zwecke der Verbesserung ihres Längenprofils wird sich als zweckmässig herausstellen.

Die in sich begrenzte Stadtbahn kann in einer einfacheren, vielleicht auch weniger Kosten verursachenden Art durchgeführt werden,

Steigungen von 1:60 bis 1:50 werden auf keinen Anstand führen, wenn sie aus ökonomischen Gründen, oder als im allgemeinen Interesse gelegen erkannt werden.

Die Auffassung und die Gewissheit, dass der Externverkehr nicht durch das Wienthal geführt wird, dürfte auch dem Gedanken: »vom Schwarzenbergplatz bis gegen die Linie« eine im Allgemeinen offene Tiefbahn herzustellen, förderlich sein, wodurch wohl manche beklemmte Brust von einem drückenden Alp befreit würde.

Bemerkungen über den Güterdienst, über das Hauptzollamtsgebäude und die Post.

Die vorstehenden Auseinandersetzungen haben schliesslich auf ein vollständiges Programm des Personenverkehrs in Wien einmündenden Bahnen geführt; es wird daher nicht ganz ungerechtfertigt erscheinen, auch einiges über den Güterverkehr hier einzuschalten.

Schon zur Zeit der Behandlung des Projectes der Donaustadt*) wurde darauf hingewiesen, dass das Ufer der geregelten grossen Donau als der Hauptumschlagplatz der Waaren anzusehen sei, weshalb der Wunsch ausgesprochen wurde, für das eigentliche Gütergeschäft eine grössere Breite der Donaulände zu bestimmen, als sie im Plane der Donaustadt angegeben ist.

Das Ufer der Donau, welches mit allen Bahnen verbunden ist, eignet sich besonders für diese Zwecke, weil auch die Schifffahrt hier ihre Stätte findet, und folglich der Uebergang der Waaren vom Schiffe zur Bahn etc. am leichtesten bewerkstelligt werden kann.

Für die Franz Josef-Bahn und für die Westbahn, wenn ihre Verbindung bei Tulln durchgeführt wird, ist vielleicht dieses Ufer überhaupt der geeignetste Platz für den Güterbahnhof, an welche Umschlageneinrichtungen die übrigen Linien sich anschliessen könnten.

Die Verlegung des Hauptzollamtes an die Donau wird wohl auch nur eine Frage der Zeit sein, da auch hiefür diese Lände der passendste Platz sein dürfte.

Würde dieser Gedanke ausgeführt, so sind einige günstig gelegene Filialen des Hauptzollamtes in der Stadt nothwendig, um den Bewohnern das Abholen etc. zu erleichtern.

Das Freiwerden des heutigen Hauptzollamtes führt auch auf den Gedanken, zu untersuchen, ob dieses Gebäude nicht passend für die k. k. Post verwendet werden könnte, weil es in directer Verbindung mit der Stadtbahn und der Externlinie steht.

*) Siehe »Zeitschrift des österr. Ingen.- und Arch.-Vereines« Jahrgang XXIX.

Wien, im October 1882.

W. von Flattich m. p.

Schlussbetrachtung.

Die vorangegangenen allgemeinen Betrachtungen über die Bedürfnisse und Wünsche der Wiener Bevölkerung bezüglich des Verkehrs führen auf zwei Centralstellen und zwar:

1. für den Personen-Verkehr auf das Donaucanal-Ufer, und

2. für den Güter-Verkehr auf das Ufer der grossen Donau.

Die angegebenen Wege der Realisirung der Wünsche und Bedürfnisse, mögen sie nun als richtig, zu weit gehend, oder unrichtig befunden werden, dürften immerhin geeignet sein, darzuthun, dass schon ökonomische Gründe es nothwendig machen, eine Alles umfassende Lösung, d. h. ein vollständiges Project anzustreben, weil nur auf diesem Wege zu hoffen ist, dass das Resultat wirklich in allen Theilen entsprechen wird.

Da es sich um öffentliche Interessen handelt, so wird auch, abgesehen von der Thatsache der Einführung eines theilweisen Staatsbahn-Systems, die hohe Regierung allein in der Lage sein, sämtliche Fragen durch ein allumfassendes Project in einer, alle Wünsche befriedigenden Weise zu lösen.

Was man auch über die heutige Situation der Haupt- und Residenzstadt Wien denken mag, soviel dürfte feststehen, dass ihre nächste Zukunft wesentlich abhängen wird von der Art und Weise, wie die gesammten Verkehrsverhältnisse geordnet werden, und welche Bedeutung die einzige noch mögliche Verkehrsader im Wienthal erhalten wird.

Wenn im Allgemeinen der Verkehr in Wien gegenüber anderen Städten zurückgeblieben ist, so erklärt sich dieses wohl einfach aus der Thatsache, dass unsere Stadt an einer weniger frequenten Durchzugslinie liegt, als westlich gelegene grössere Städte.

Sicher wird übrigens mit der weiteren Ausbildung der neuen östlich gelegenen Staaten die Durchzugslinie durch Wien immer bedeutender, so dass voranzusehen ist, dass in nicht ferner Zeit die österreichische Metropole einen ungeahnten Aufschwung nehmen wird.

Dieser Aufschwung wird um so bedeutender, je richtiger und passender alle Einrichtungen gemacht werden, welche zur befriedigenden Existenz der Bewohner gehören.

Die monumentalen Neubauten Wiens, die Museen und alle anderen Einrichtungen, welche im richtigen Gefühl für die Zukunft geschaffen sind, werden wesentlich beitragen, die Anziehungskraft zu vermehren, welche um so grösser wird, je ausgedehnter die schönen Anlagen der Stadt geschaffen werden.

Die richtige Lösung der Wienstrasse nach Schönbrunn wird das Wiener Westend entwickeln, welches die Vereinigung der Stadt mit Penzing und Hietzing zur Folge hat.

Die richtige Entwicklung des Verkehrs wird die Donaustadt beleben.

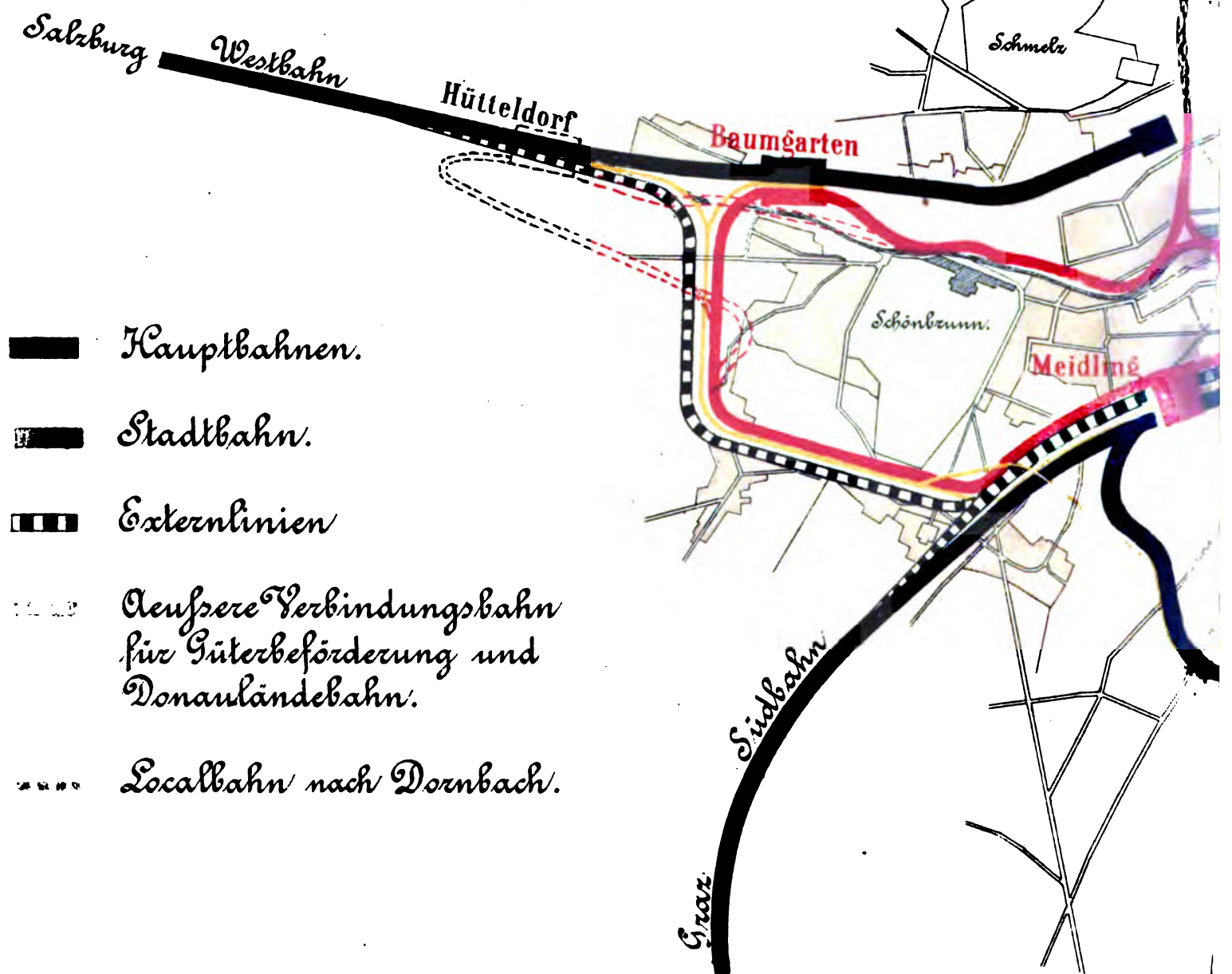
Kurz, eine grossartige Entwicklung wird das Werk krönen, als dessen Anfang die Schaffung der Ringstrasse zu betrachten ist.

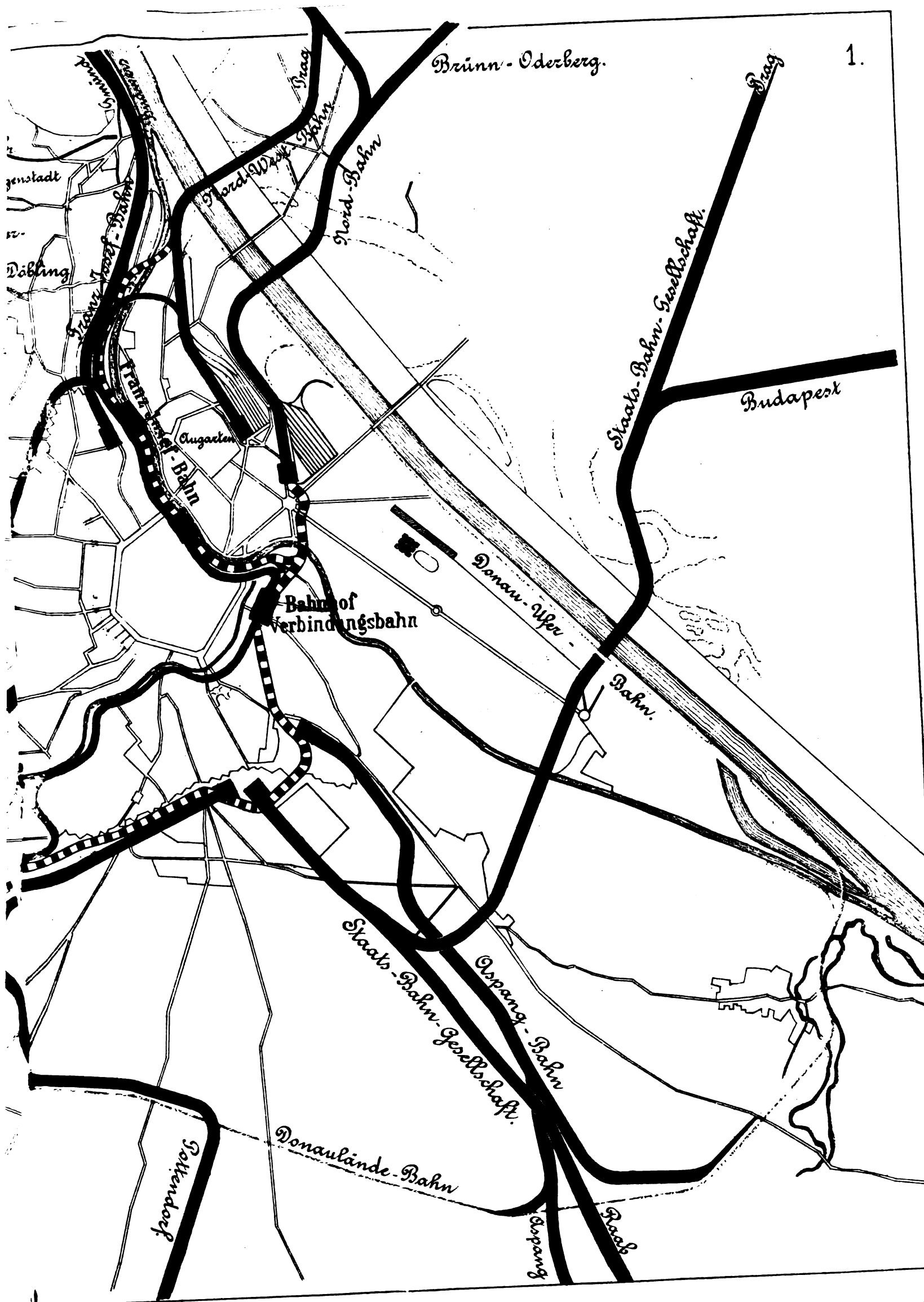
Je öfter die verschiedenen Fragen im Zusammenhange miteinander aufgefasst werden, umso mehr tritt der Gedanke in den Vordergrund, dass unserer Kaiserstadt das Glück beschieden war, alle diese so wichtigen Fragen im Zusammenhange behandeln zu können, weil nur in diesem Falle die allgemeine Nützlichkeit in der höchsten Schönheit zu erzielen ist.

W. von Prangen m. p.

Generalplan
der
Wiener-Stadtbahn
und der von der
Stadt ausgehenden Externlinien
nach der Studie
von
W. v. Flattich und W. v. Prangen.

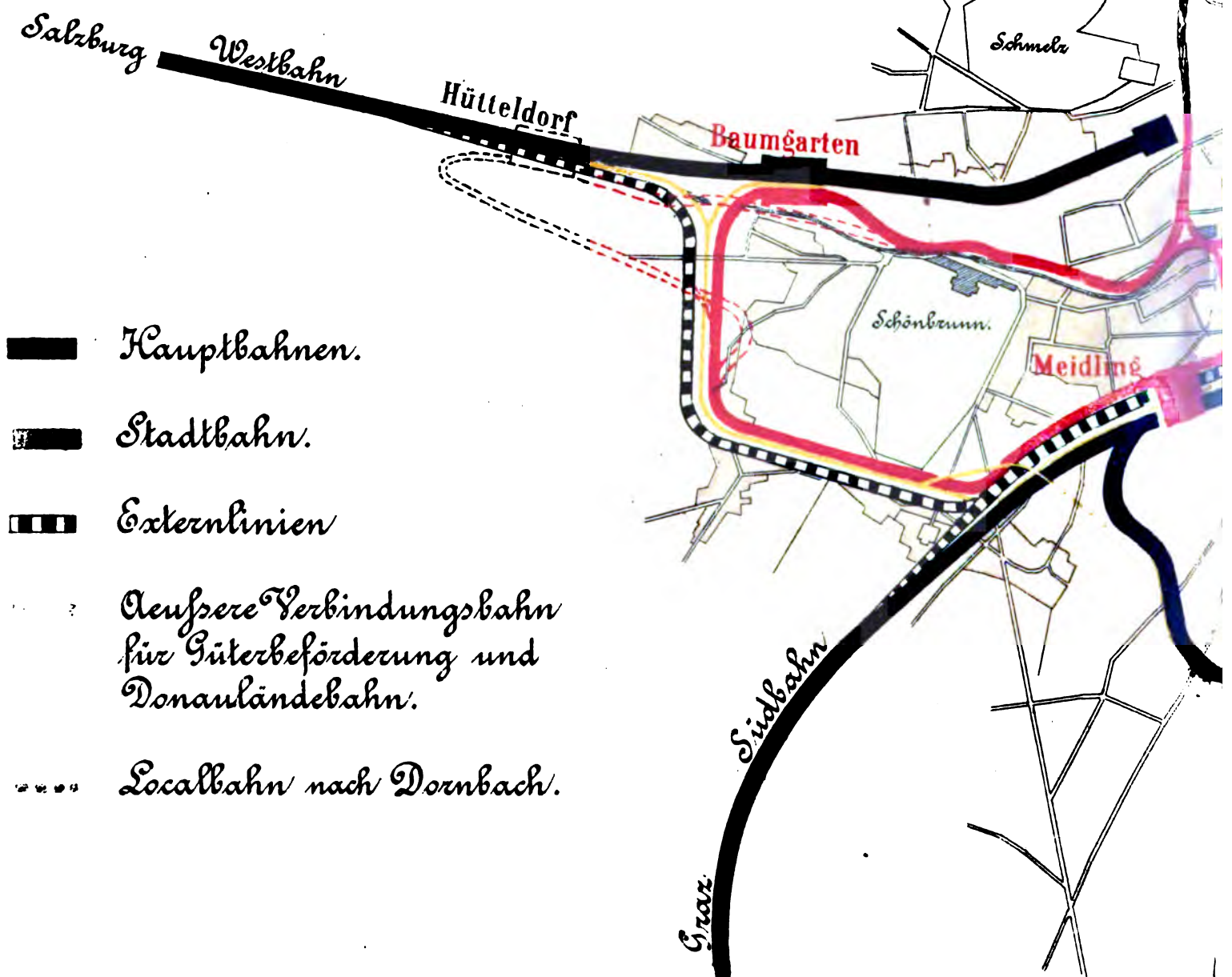
Lith. Anst. v. F. Jost Wien.

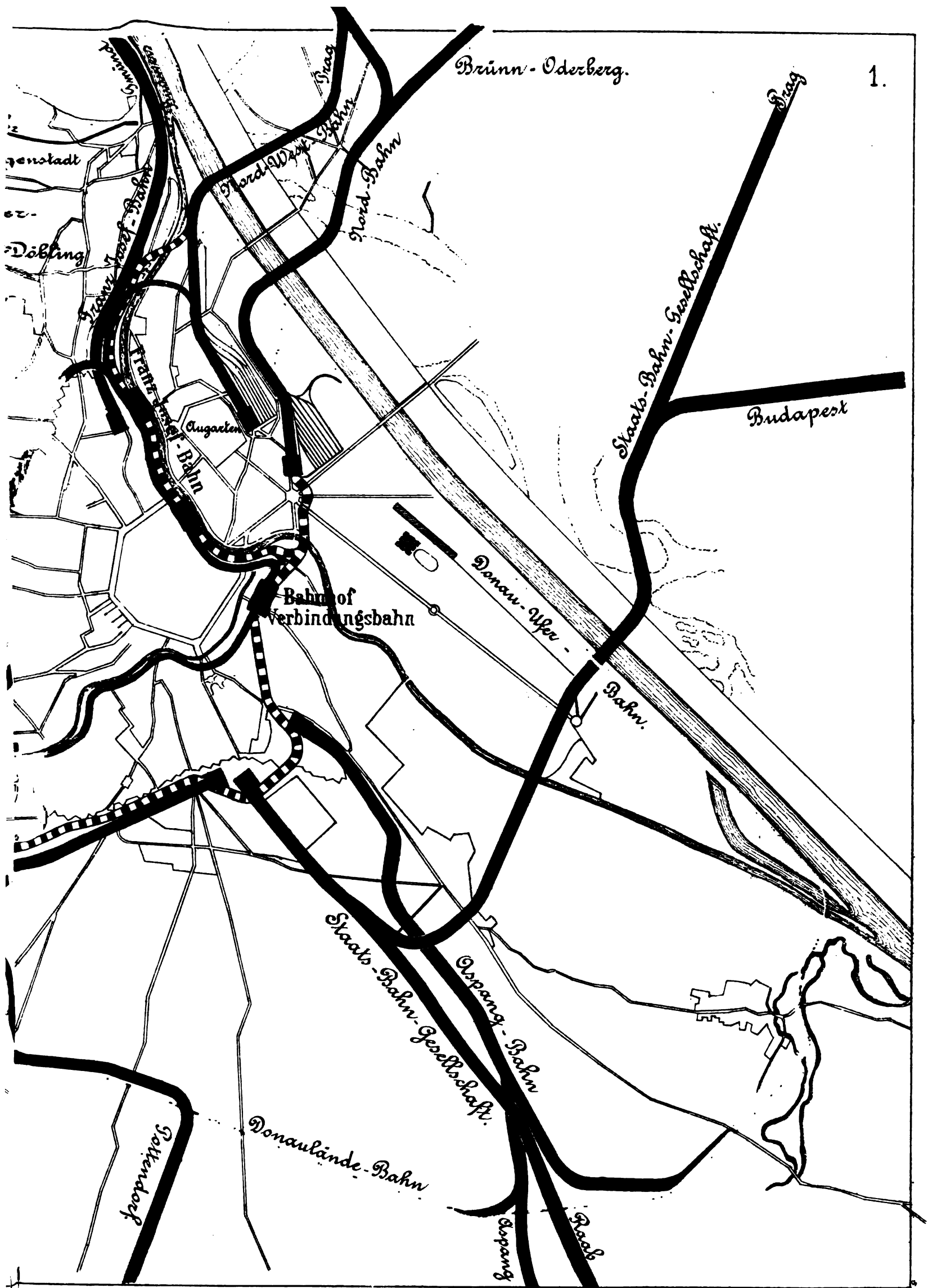




Generalplan
der
Wiener-Stadtbahn
und der von der
Stadt ausgehenden Externlinien
nach der Studie
von
W. v. Flattich und W. v. Prangen.

Lith. Anst. v. F. Jost Wien.





Zur Studie
der
Wiener-Stadtbahn
von
W. v. Strakosky u. W. v. Strangor.

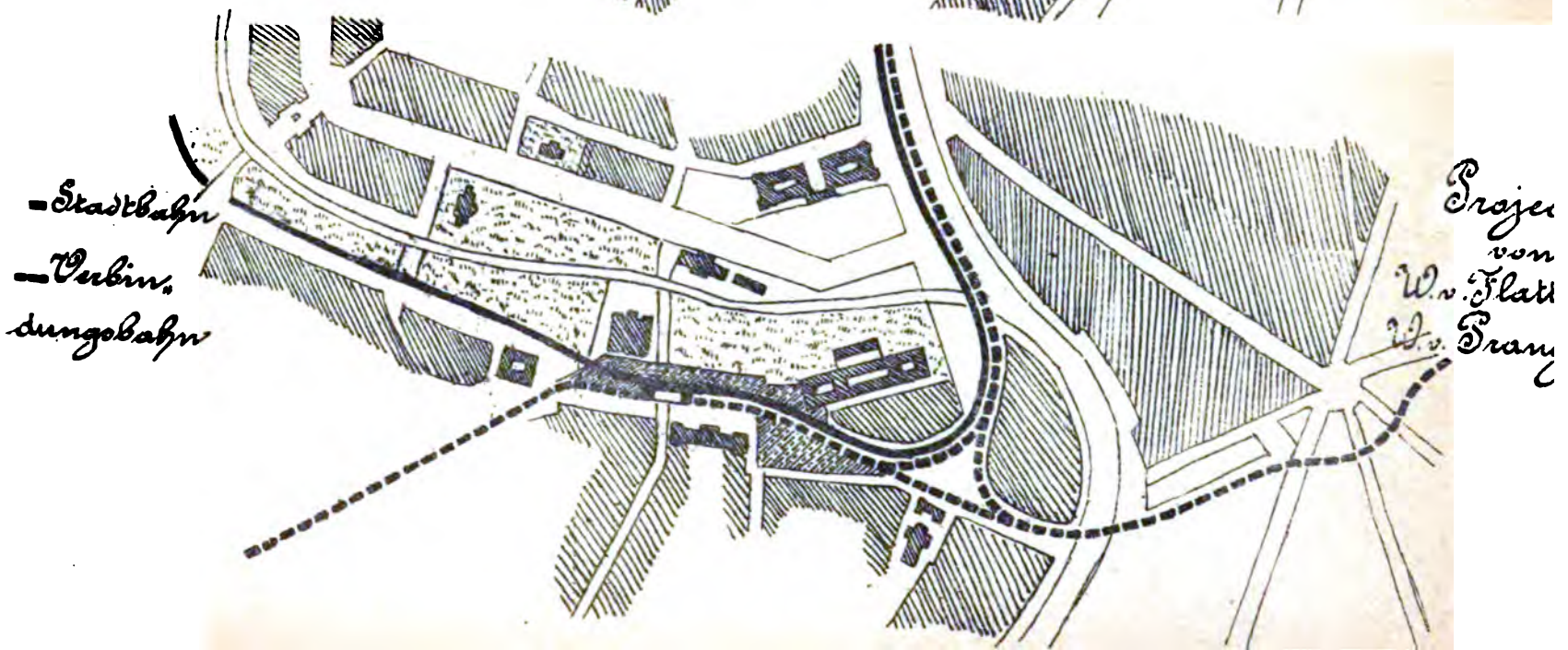
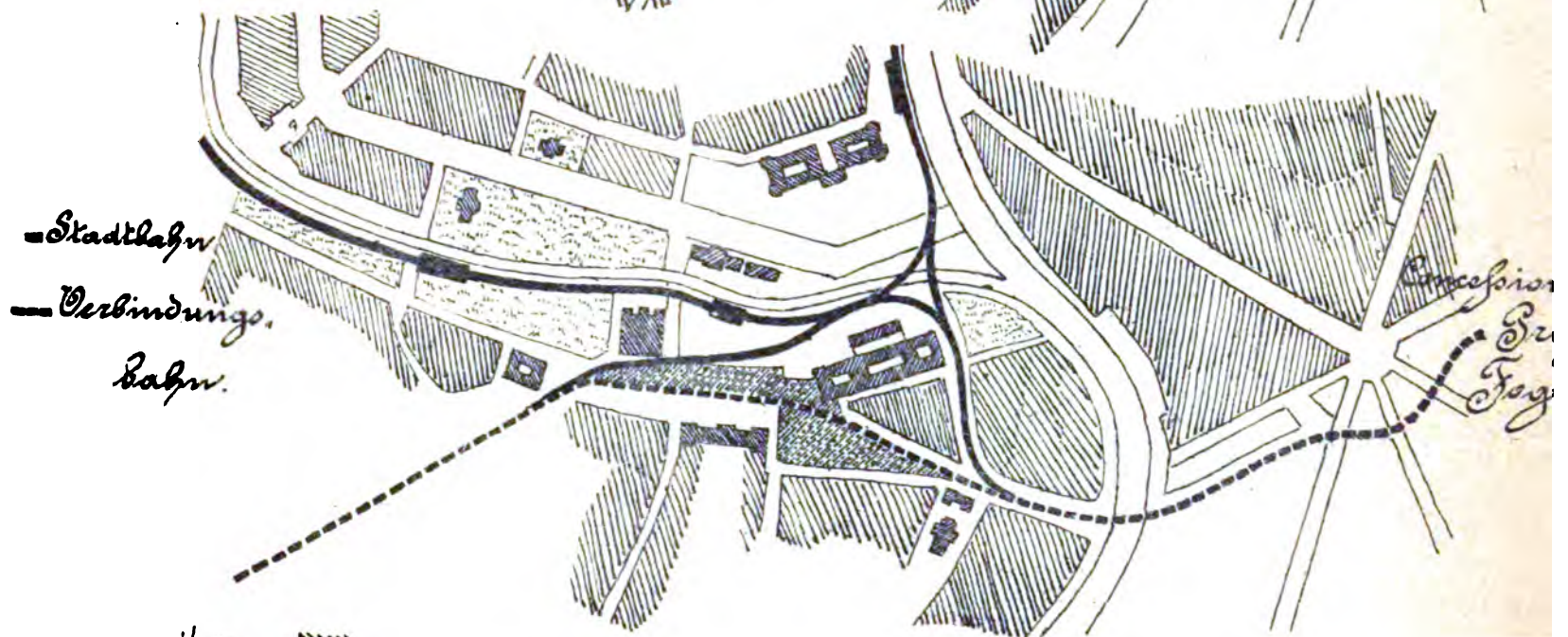
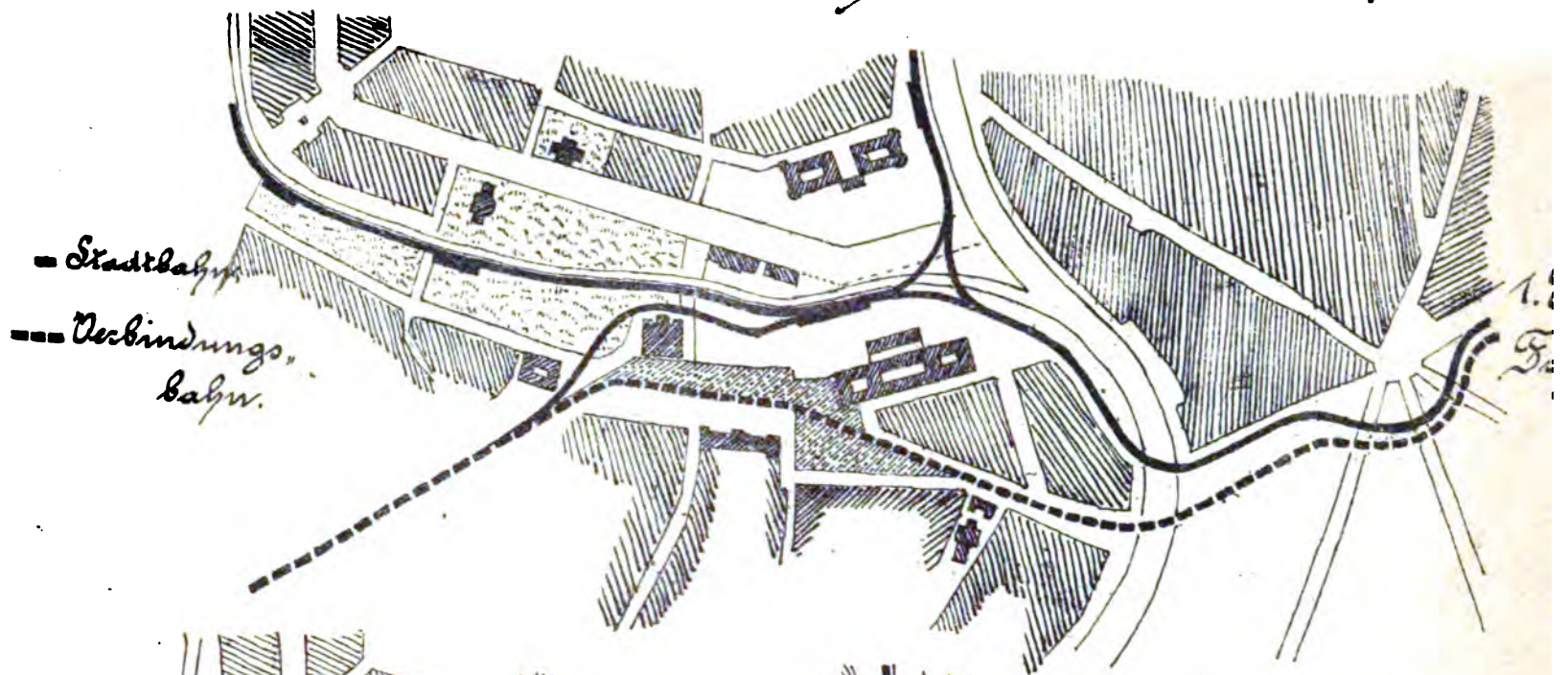
Situation der
Stadtbahn
vom Franz-Josefsbahnhof
bis
zum Eingang ins Wienthal.

- M Externstationen.
 — Externlinie. [Verbindungsbahn.]
 abcd Betriebsbahnhof der Externlinie.
 Stadtbahn.
 ■ Betriebsbahnhof der Stadtbahn.





Wiener-Stadtbahn-Anlagen in der Gegend des Haupt-Kollantes.



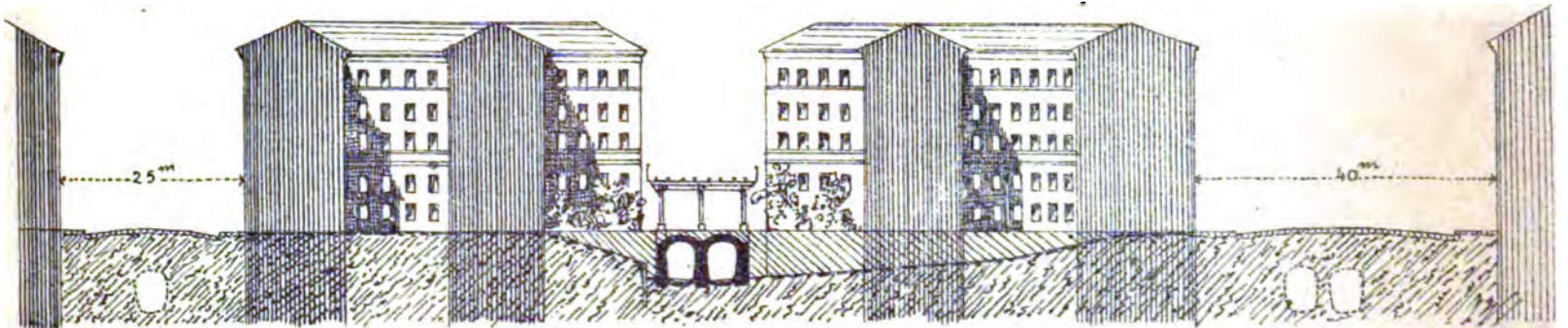
Querprofile einer Studie über den Donaukanal.

von W. v. Flattich und W. v. Frangen.

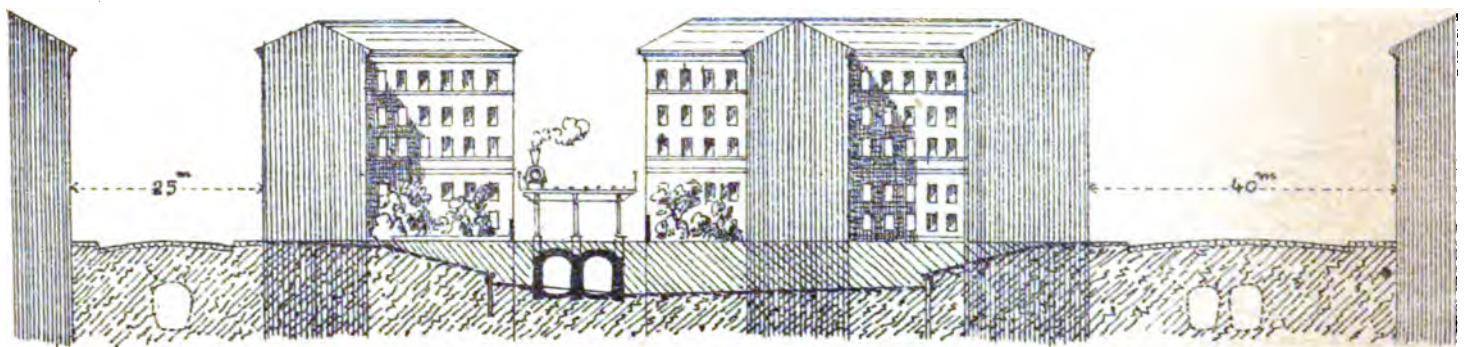
Siehe Vortrag.

Leopoldstadtseite.

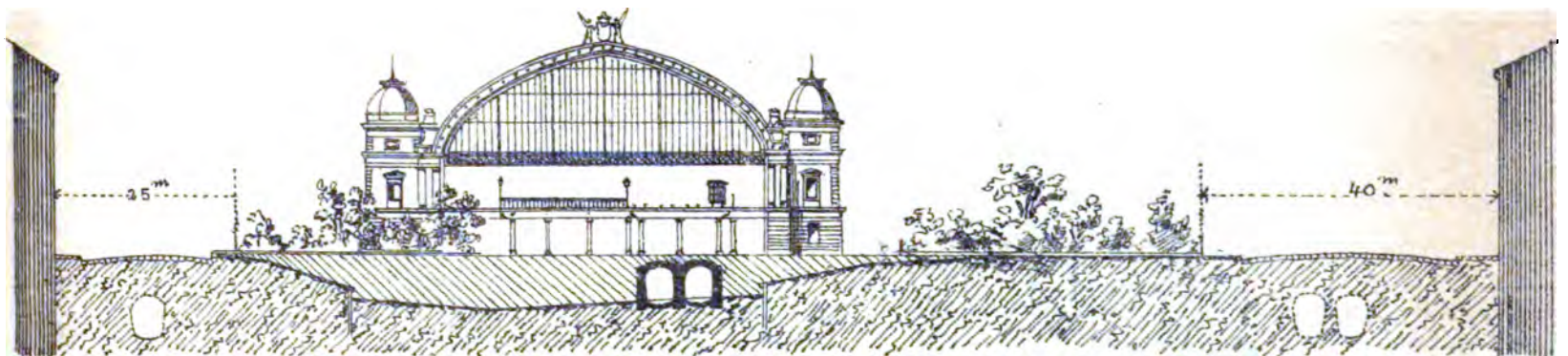
Stadtseite.



Profil in der verlängerten Seegasse.



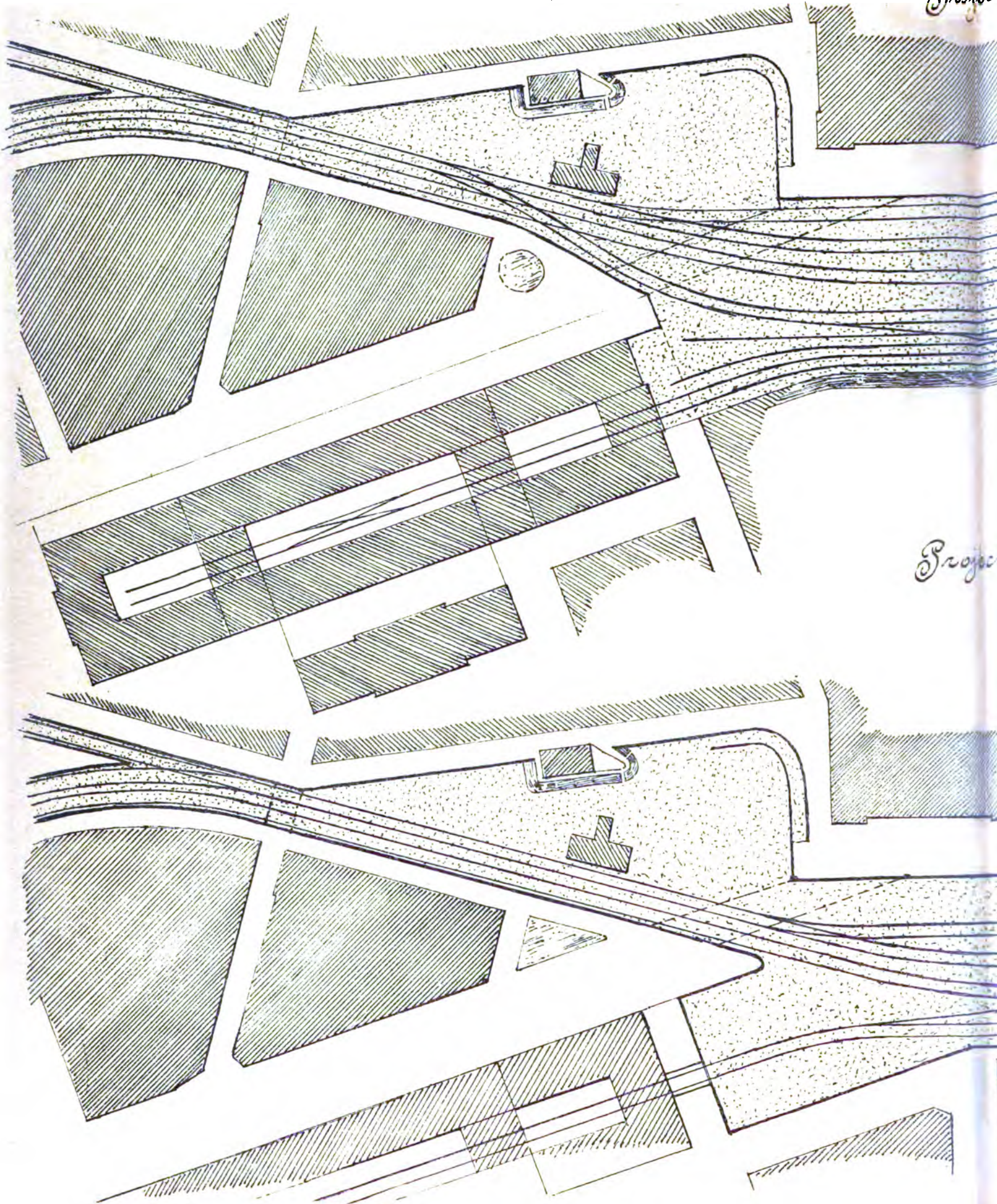
Profil in der verlängerten Duggasse.



Profil in der Verlängerung der Ringstrasse.

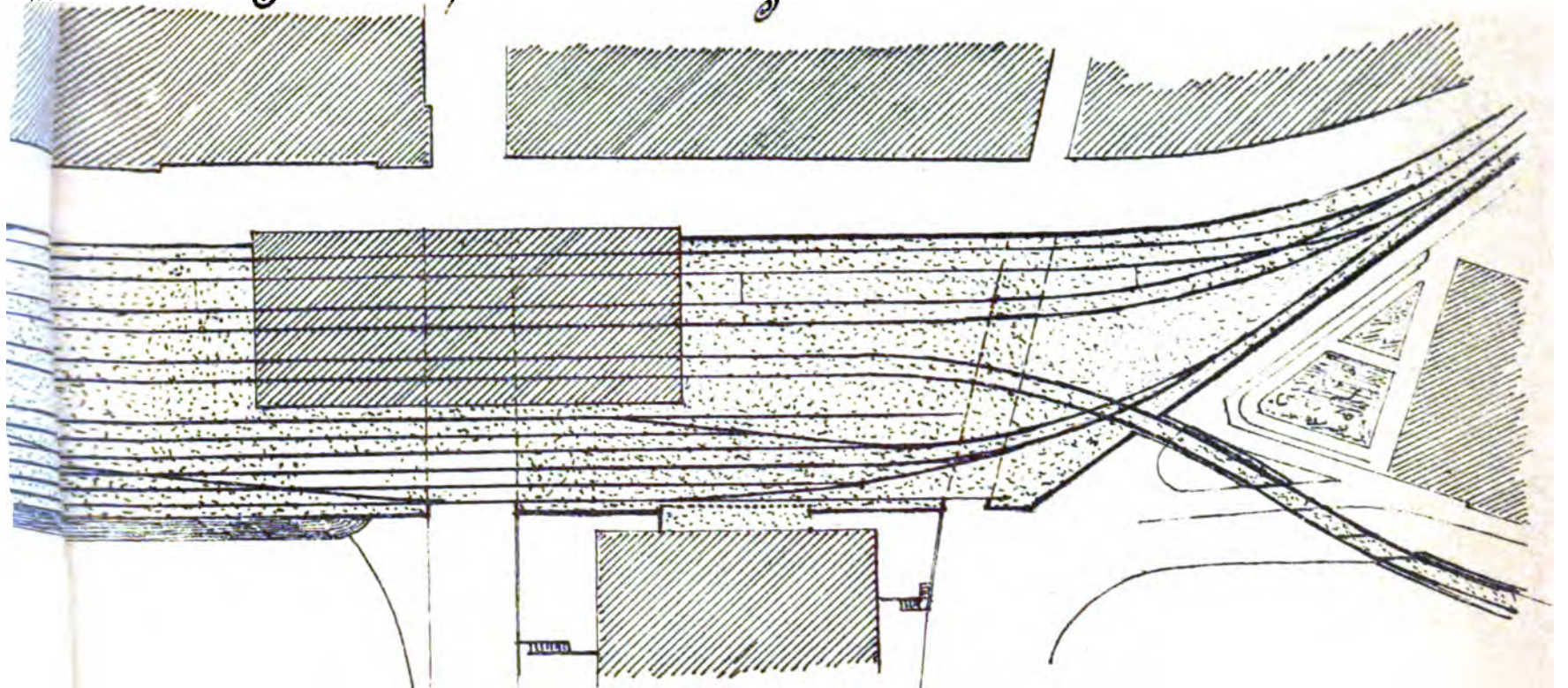


Project

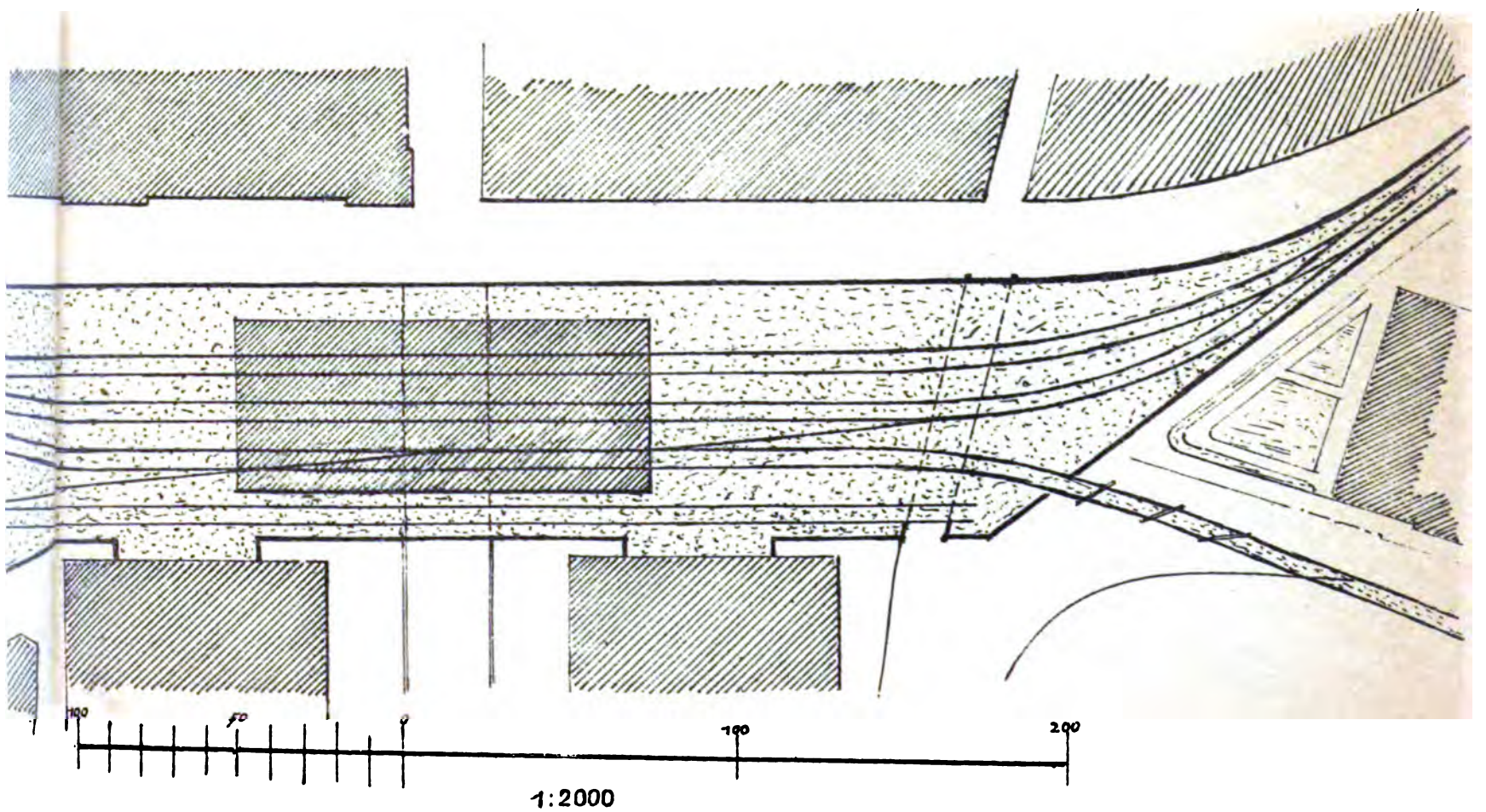


Project

Plan des Bahnhofes der Verbindungsbahn mit Einbeziehung der Stadtbahn & Verlegung des k. k. Zollamtes



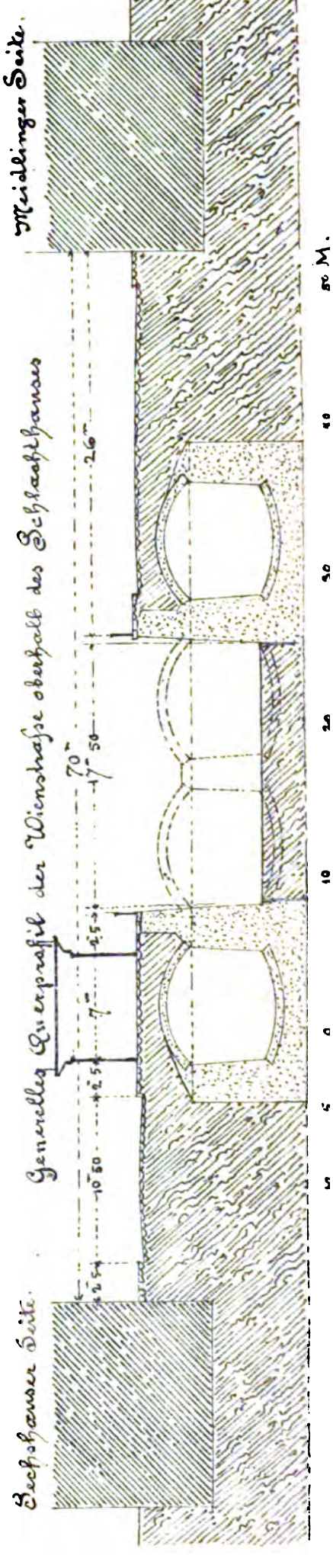
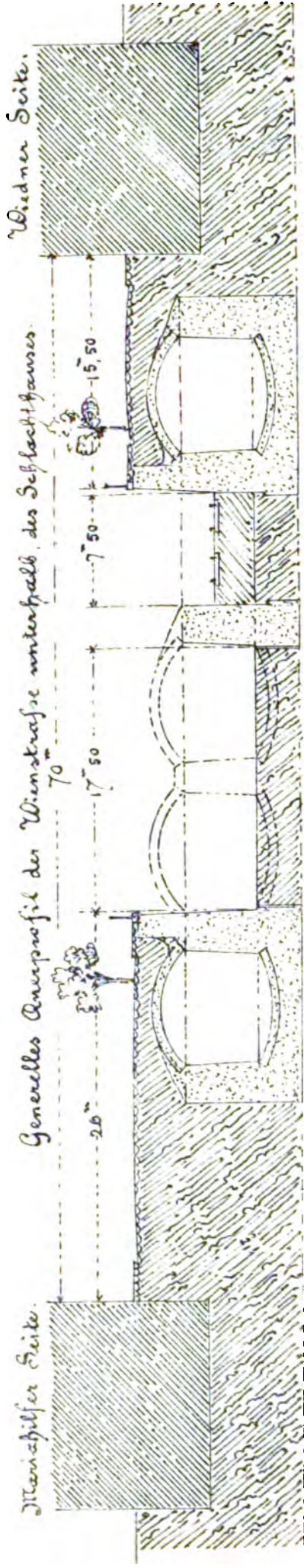
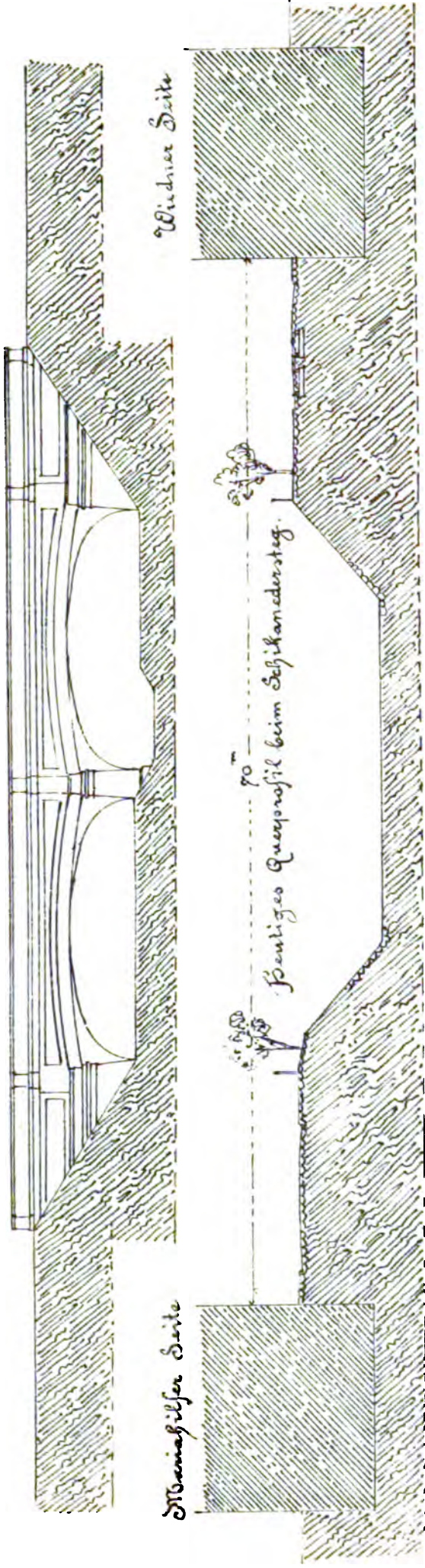
Plan des Bahnhofes der Verbindungsbahn mit Einbeziehung der Stadtbahn, unter Annahme der Verlegung des k. k. Zollamtes.



Studie der Stadtbahn
von
Ul. v. J. L. L. und Ul. v. J. L. L.

Querschnitt der Wienstrasse.

Schwarzenbergbrücke.

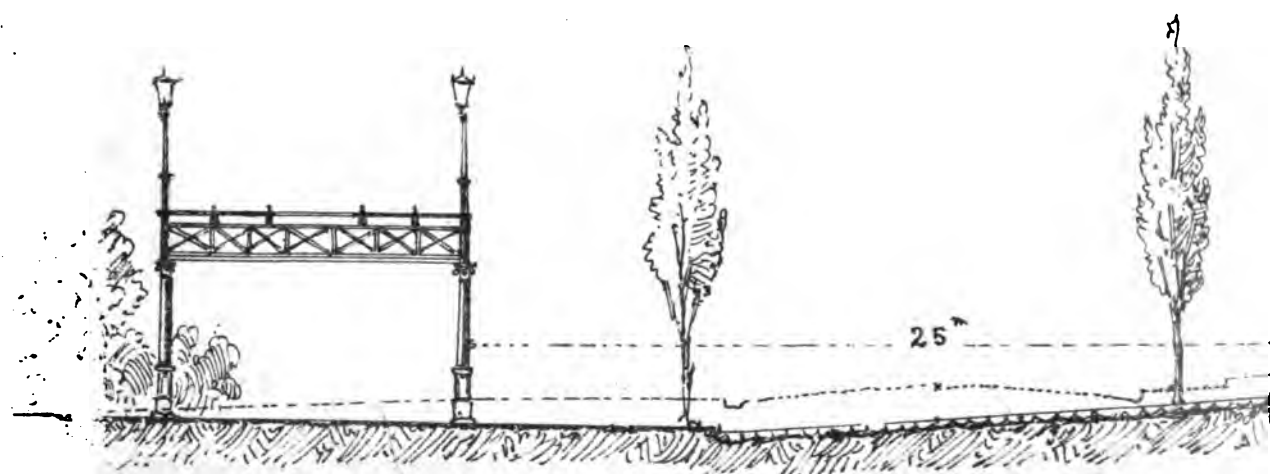
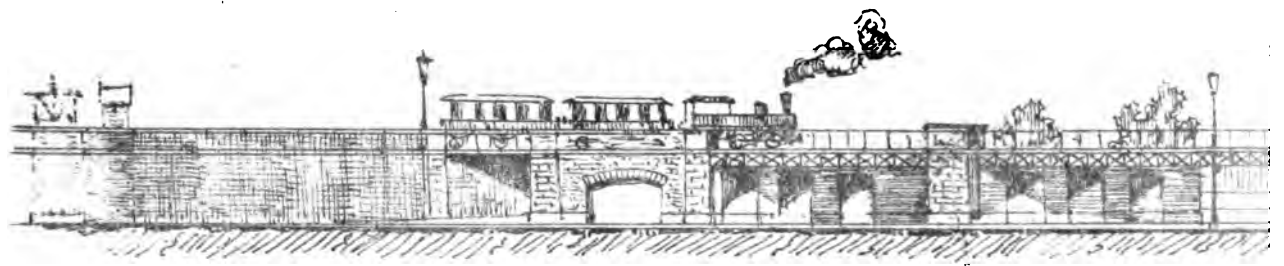


1875

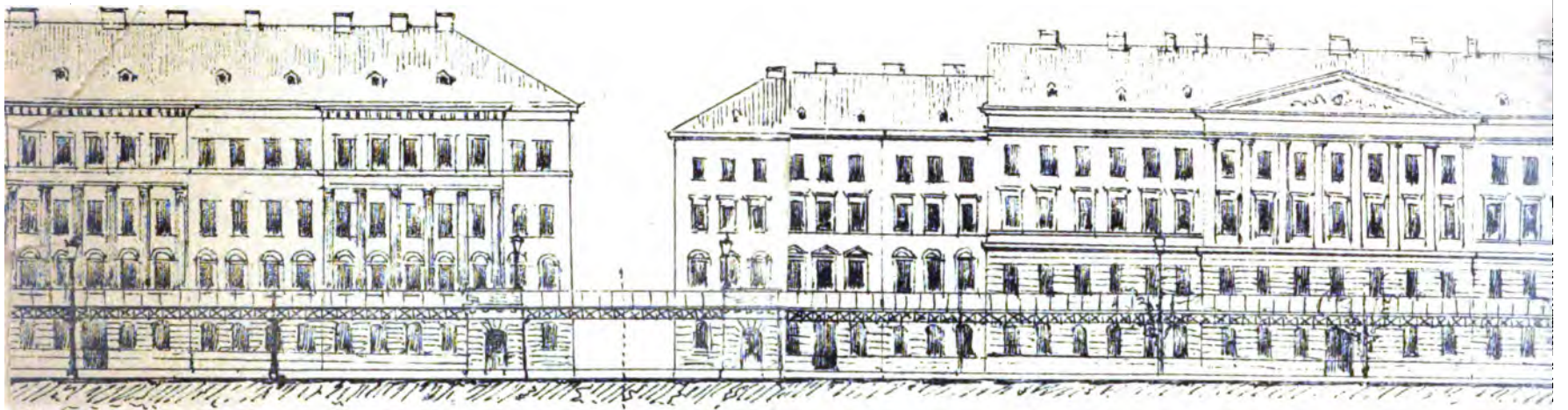
1875

1875

Verbindungs-bahn.

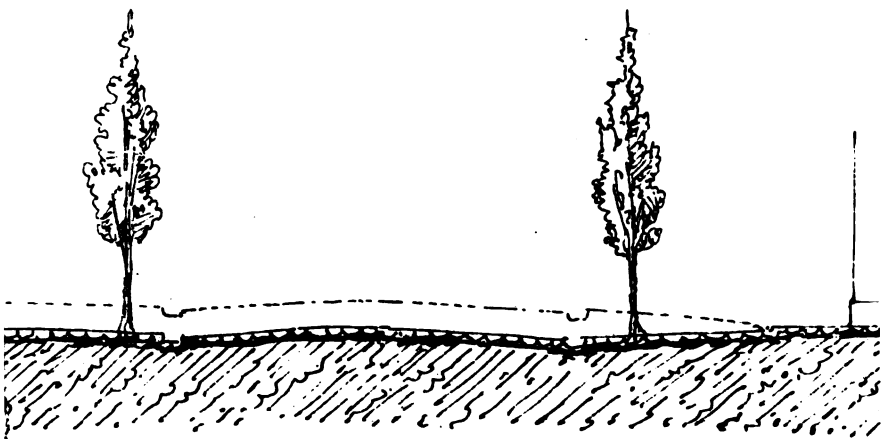




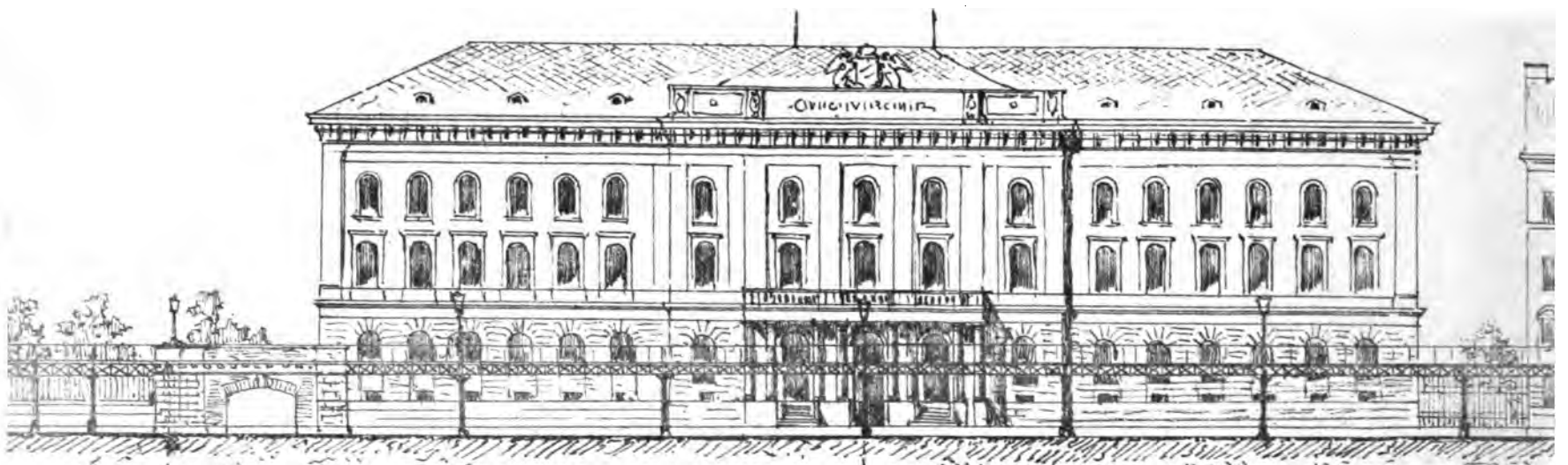


Reifner Straße

bei der Reifner Straße



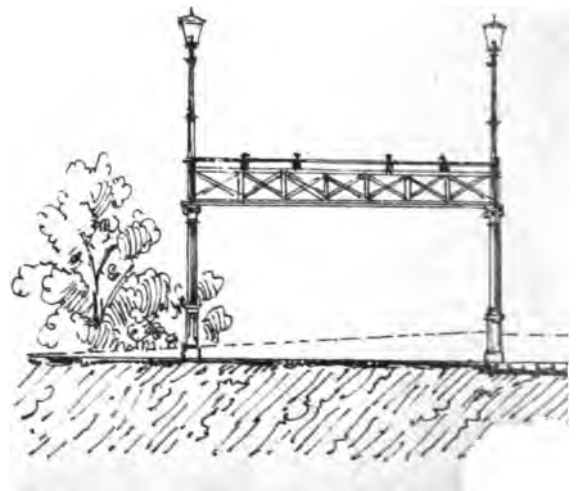
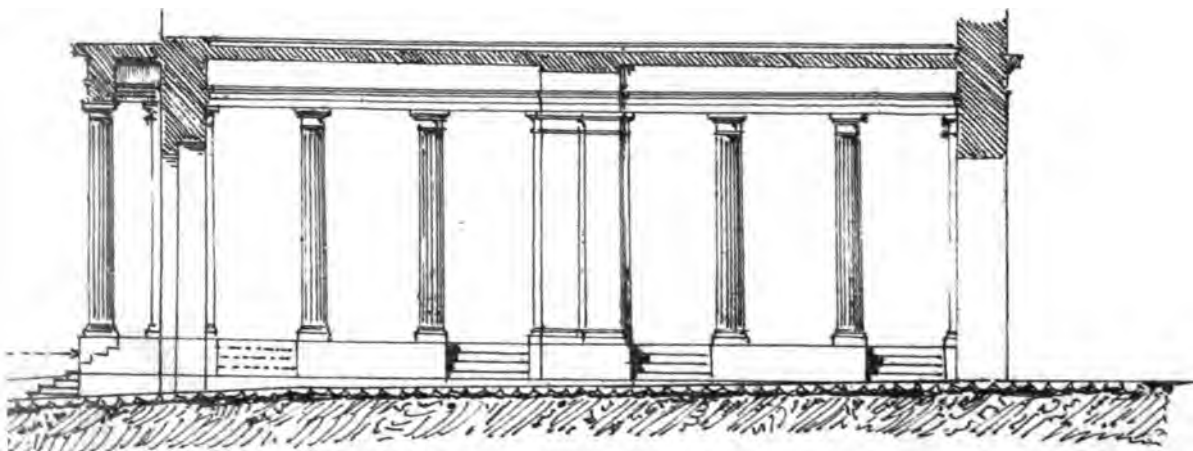
K. K. Münzamt.

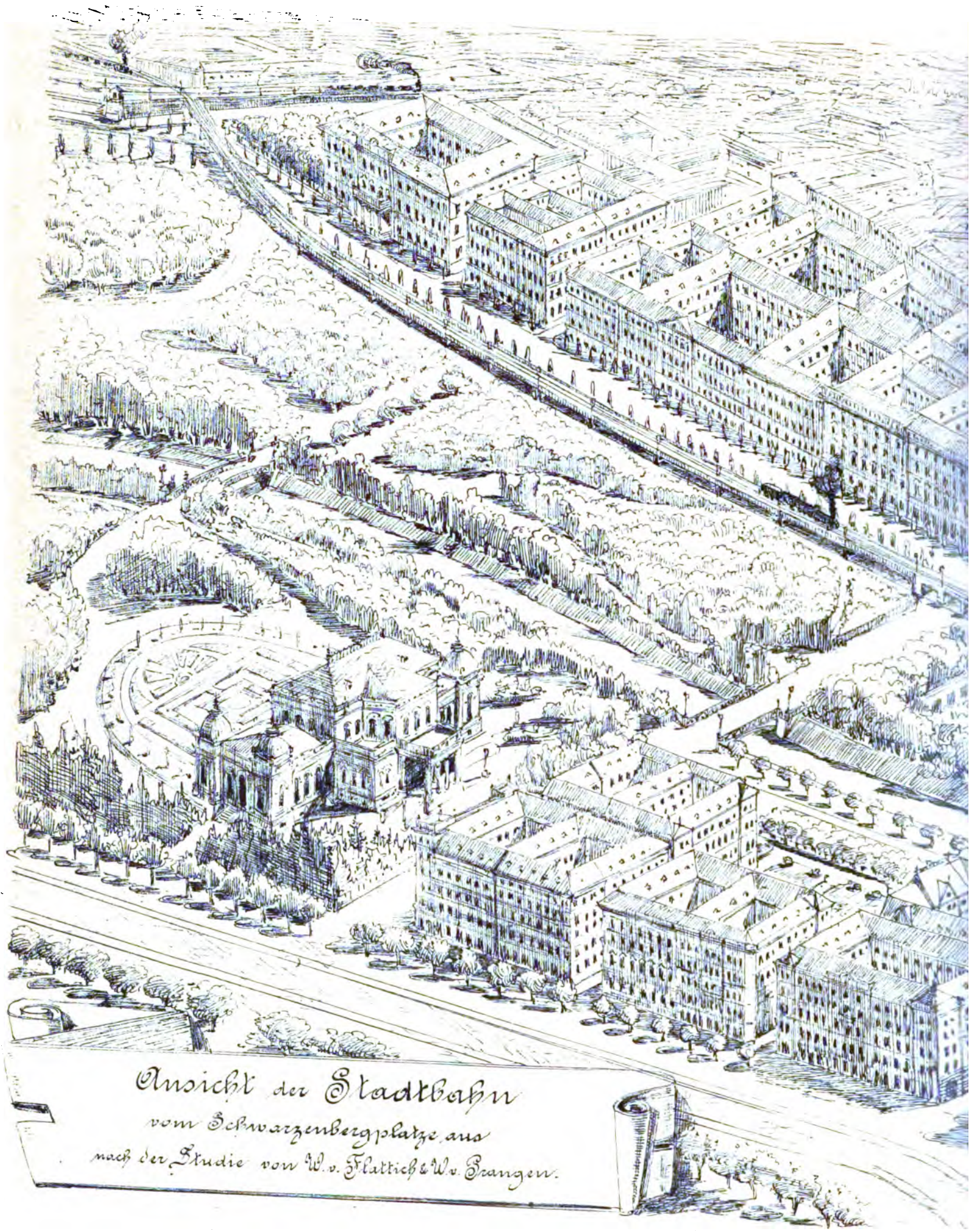


168,76

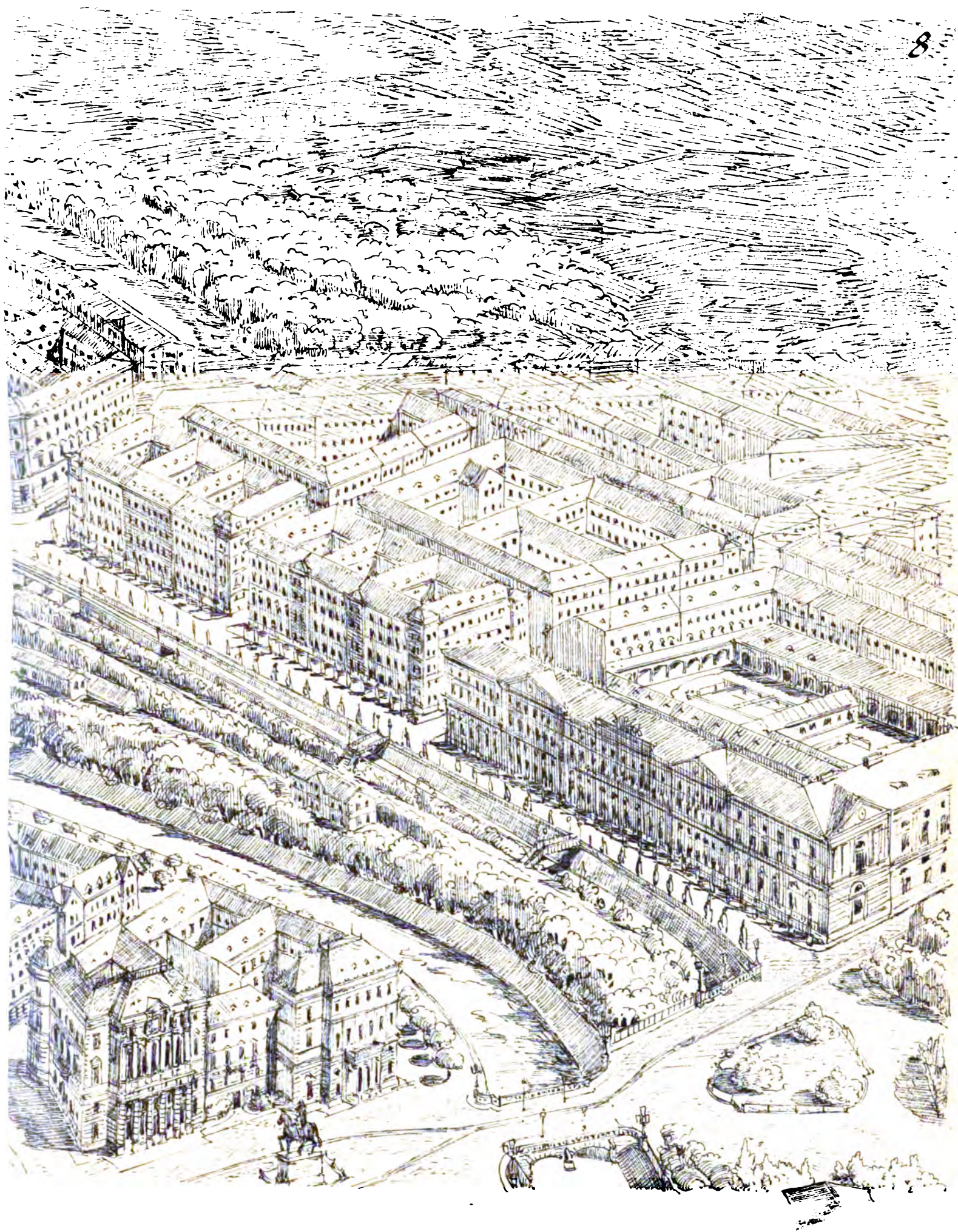
Schnitt durch die Einfahrt des Münzamtes.

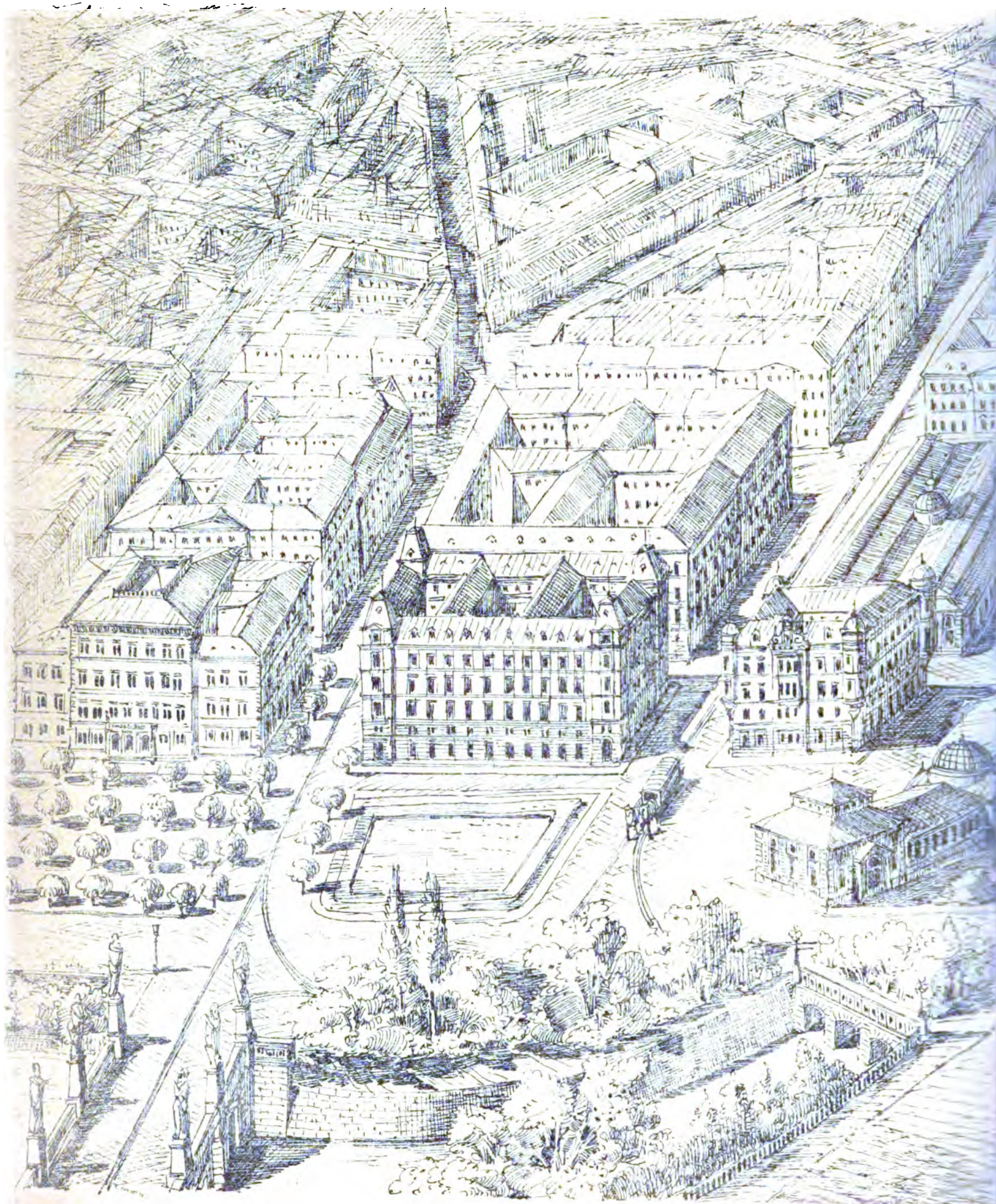
Grüsch

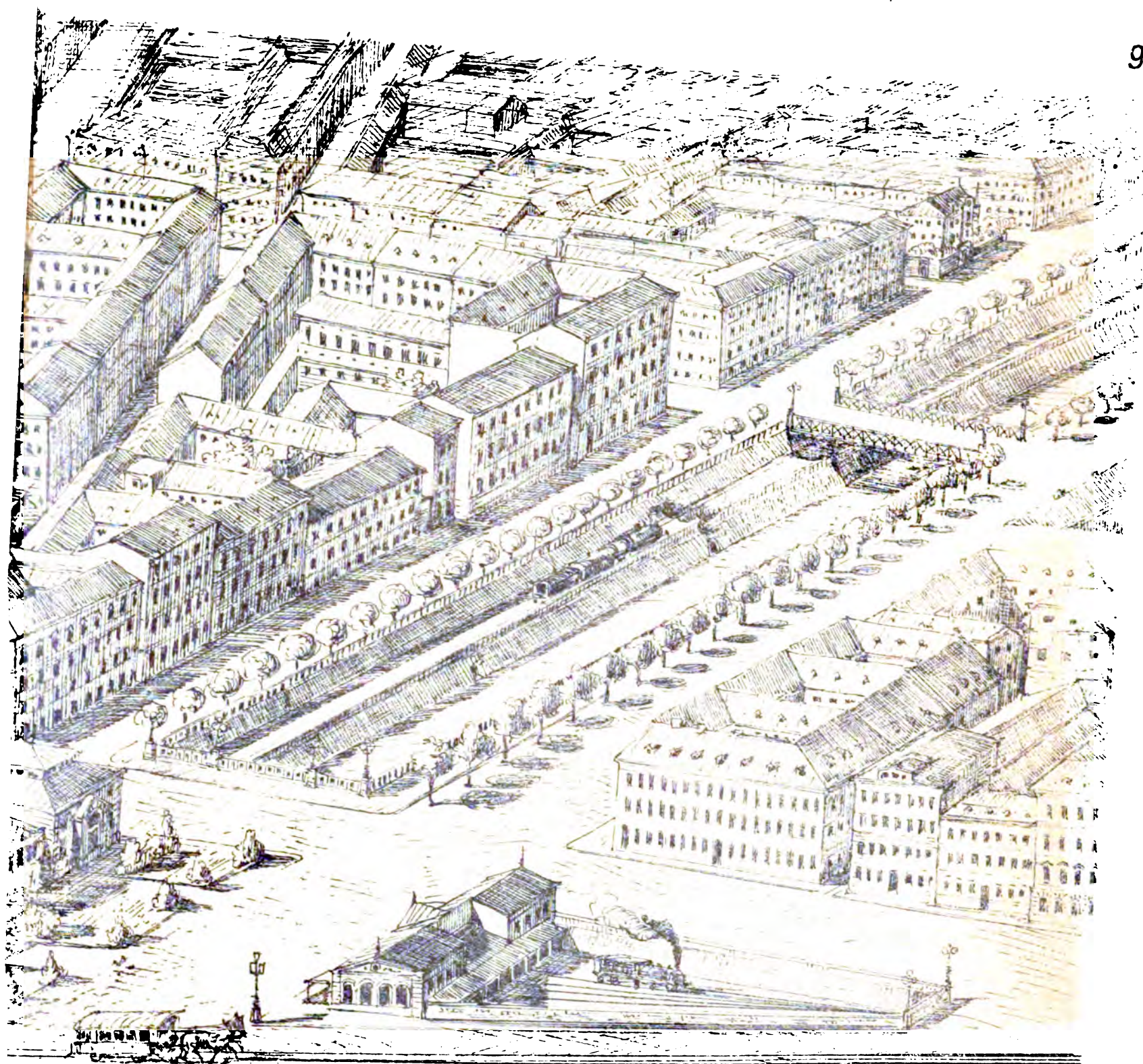




Ansicht der Stadtbahn
vom Schwarzenbergplatze aus
nach der Studie von W. v. Flattich & W. Franzen.

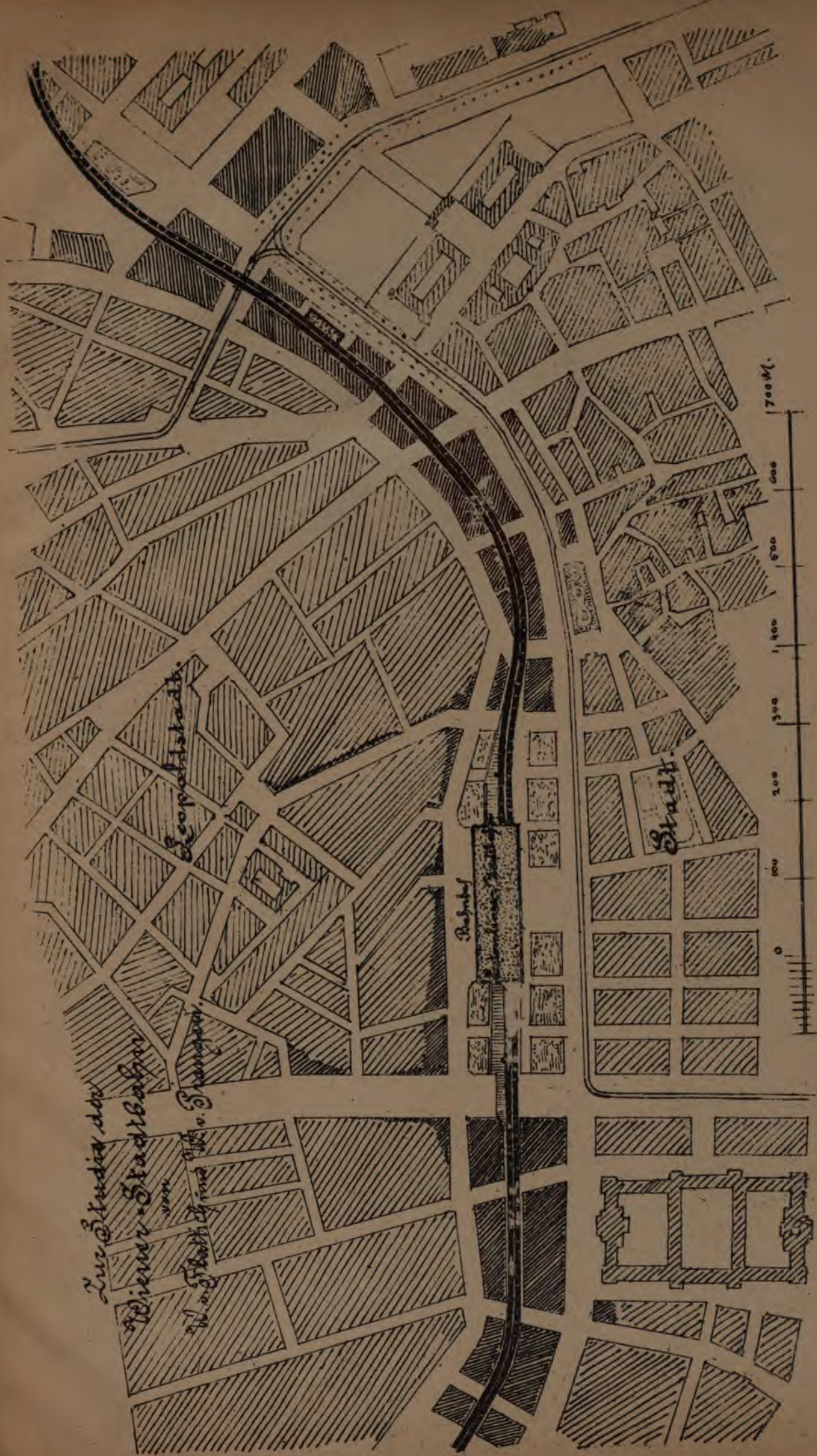






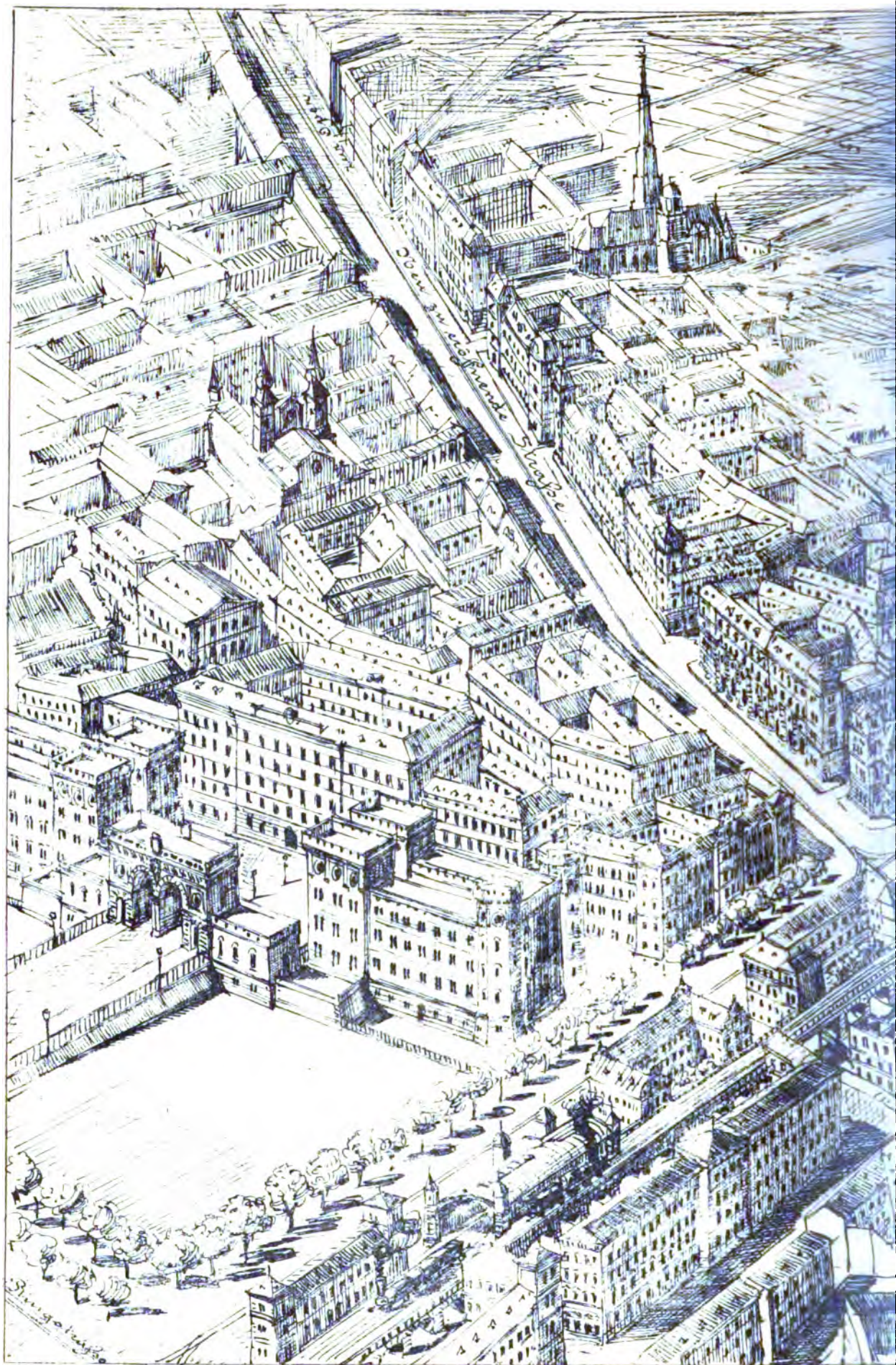
Ansicht der Stadtbahn
ins Wienthal, nach der Studie von
W. v. Flattich und W. v. Frangen.

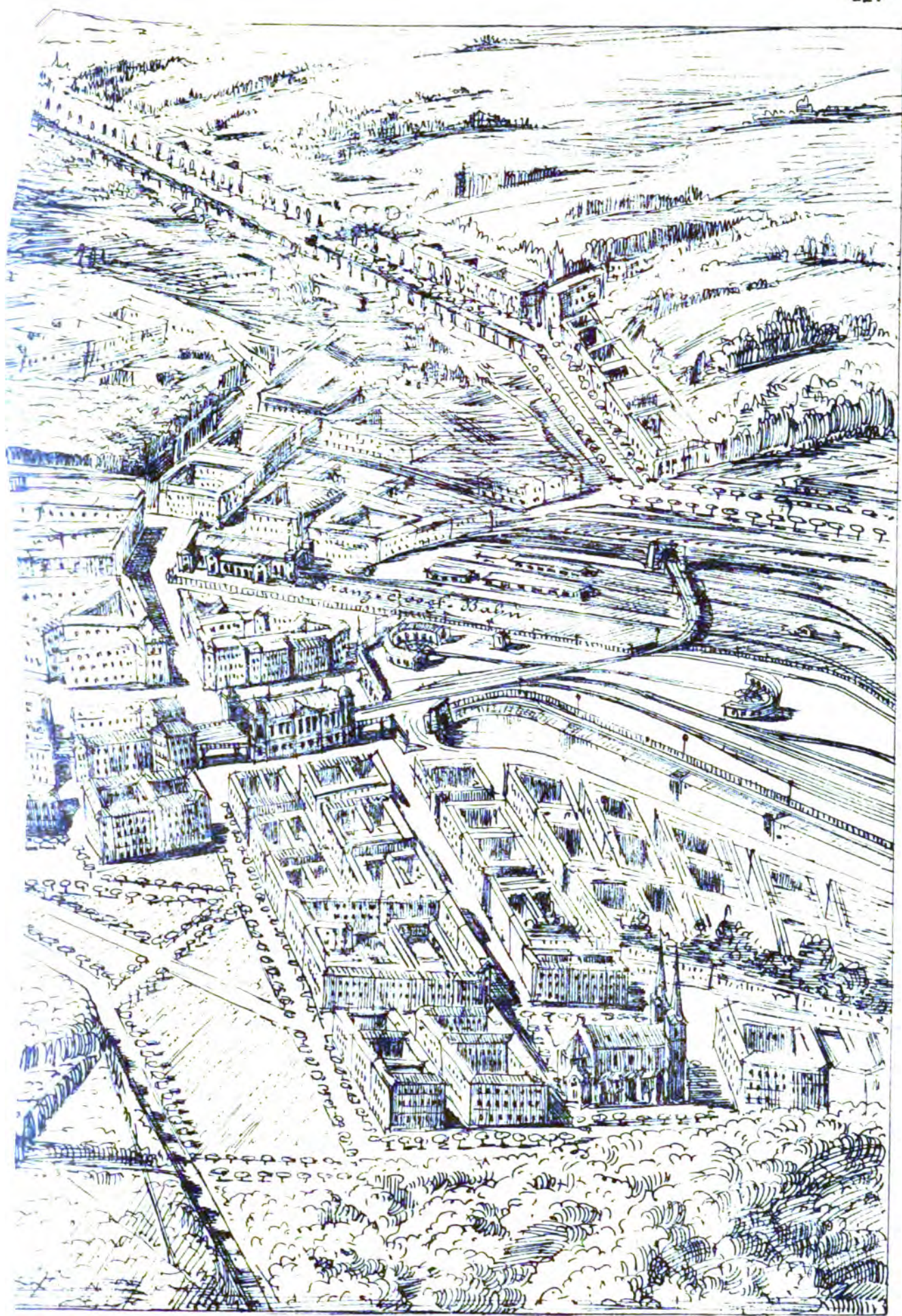


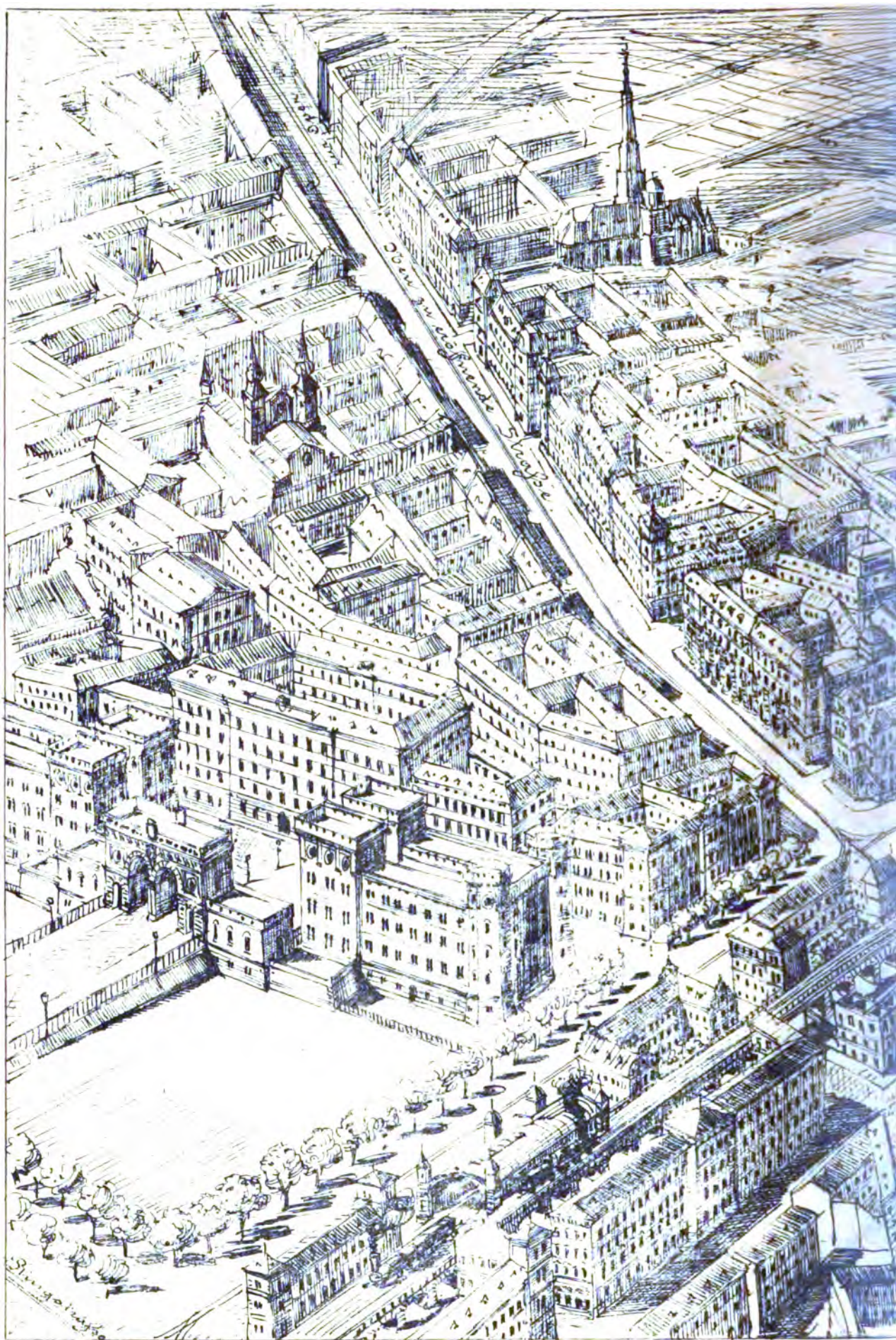


Zur Studie der
Wiener Stadtanlagen
von
H. v. Hübner und H. v. Sponner

Situation eines Theiles der im Vortrage besprochenen
Anlage im Donaukanal-Gale.







84

HE 4759 .V66 F5 f C.1
Studie über die Wiener Stadtba
Stanford University Libraries

3 6105 037 492 449

DATE DUE			

STANFORD UNIVERSITY LIBRARIES
STANFORD, CALIFORNIA 94305-6004

